

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[13th March 1963]

விபத்துக்களைப் பற்றிக் கனம் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். புதிது புதிதாகப் பாக்கிகள் ஏற்படும்போது விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையும் அதிகரிக்கலாம். பாக்கிகளின் எண்ணிக்கை பழைய அளவிலேயே இருக்குமானால் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை ஓரளவு குறைய முடியும். விபத்துக்கள் ஏற்படாதவாறு அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளும் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுத்தான் வருகின்றன. விபத்துக்களை அடியோடு தவிர்க்க வேண்டுமென்ற முறையில்தான் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. பணியும் தொழிலாளருக்குப் பந்தோபஸ்தும், பாதுகாப்பும் இருக்க வேண்டும் என்ற வகையில் மேலும் மேலும் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. ஒரு சீப் இன்ஸ்பெக்டர் ஆப் பாக்கரிஸ் மட்டுமல்லாது எத்தனையோ துணை அதிகாரிகள் எல்லாம் நியமிக்கப்பட்டு வருகிறார்கள். அனுபவம் உள்ளவர்கள் இந்தத் துறையிலே கவனம் செலுத்தி வருகிறார்கள். விபத்துக்கள் நடைபெறவொட்டாமல் தடுக்கவேண்டுமென்ற எண்ணம் அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிறது. அதுமட்டுமல்லாது, பல வெளியீடுகளைக் கூட வெளியிட்டிருக்கிறோம். தொழிலாளர்களும் கவனித்து ஜாக் கிரதையாக இருக்க வேண்டும். இதைப் பற்றியெல்லாம் பிரசாரம் செய்யப் பட்டிருக்கிறது. எல்லா வகையிலும் போதிய கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது என்று கூறி, கனம் அங்கத்தினர்கள் இந்தக் கோரிக்கையை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. முனு ஆதி : ஸ்தல ஸ்தாபனத்தில் பணியாற்றுகின்ற நான்காம் தர சிப்பந்திகளுக்குள்ளேயே சம்பள விதிதம் ஒருமுகப்படுத்தப்படவில்லை. அதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்களுடைய கருத்து என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் :—அதைப்பற்றி ஸ்தல ஸ்தாபன இலாகாதான் முதலில் கவனம் செலுத்தவேண்டும். முதலிலேயே தொழில் துறையில் எடுத்துக் கொள்ள முடியாது.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the allotment of Rs. 35,2500 under Demand No. XXIV—Labour including Factories be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 35,25,300 under Demand No. XXIV—Labour including Factories.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(2) DEMAND NO. II—MOTOR VEHICLES ACTS—ADMINISTRATION.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Speaker, on the recommendation of the Governor, I move—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 13,35,600 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration”.

13th March 1963]

SRI T. P. ALAGAMUTHU : Sir, I move—

“ That the allotment of Rs. 13,35,600 under Demand No. II—Motor Vehicles Act—Administration be reduced by Rs. 100.”

MR. SPEAKER : The Demand and the Cut Motion are before the House for discussion.

* திரு. து. ப. அழகமுத்து : கணம் சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், நிர்வாகம் ஆகியவற்றிற்கான மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய வெட்டுப் பிரேரணையை யொட்டி சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். இந்த நிர்வாகமானது வருகிற ஆண்டிலே எந்த முறையிலே நடைபெறும் என்பதைப் பற்றிக் கவர்னர் அவர்கள் தம்முடைய உரையிலே குசகமாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். “ புதிய பஸ் மார்க்கங்கள் அளிப்பது, ஏற்கெனவே உள்ள மார்க்கங்களில் அதிக பஸ்களை விடுவது, அதிகப்படியான எண்ணெய்ச் செலவு ஏற்படுத்தக் கூடிய விஸ்தரிப்புகள், மாற்றுப் பாதைகள் அளிப்பது ஆகிய விஷயங்களில் அரசாங்கம் தனது கொள்கையைப் புனராலோசனை செய்து வருகிறது ” என்று கவர்னர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

இதுபற்றி கணம் அமைச்சர் அவர்கள் ஒன்றும் குறிப்பிடவில்லை. இருந்தாலும் இந்த மானியத்திற்காக கோரப்படும் தொகை ரூ. 13,35,600 ஆகும். இது சென்ற ஆண்டைவிட ரூ. 9,800 அதிகமாக இருக்கிறது. கவர்னர் அவர்கள் உரையை ஒட்டிப் பார்க்கும்போது இந்த இனத்திற்கான செலவு குறையும் என்ற கருத்து தென்பட்டது. ஆனால் கூடியிருக்கிறது. இதில் மாவட்டங்களில் வரி வசூலிக்கிற சிப்பந்திகள் இனத்தில் சென்ற ஆண்டு செலவுத் தொகையில் இந்த ஆண்டு 19,000 ரூபாயைக் குறைத்து விட்டு மாவட்டங்களில் உள்ள ஆர். டி. ஏ. சிப்பந்திகளின் செலவில் ரூபாய் 25,000 கூட்டியிருக்கிறார்கள். இப்படி ஒன்றில் குறைத்து ஒன்றில் கூட்டக் காரணம் என்னவென்று விளங்கவில்லை. பொதுவாக இந்த இனத்தில் செலவு அதிகமாகியிருக்கிறது. அதை உறுதிப்படுத்துவதற்குப் பல மாவட்டங்களில் ஜாயின்ட் ஆர். டி. ஒக்கள், ஏ. சூப்பரின்டென்ட் டென்ட், பி. சூப்பரின்டென்ட் டென்ட், ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்கள், கிளார்க்குகள் இவர்கள் எல்லாம் அதிகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். இப்படி இந்த நிர்வாகத் துறை விஸ்தரிக்கப்பட்டிருந்தாலும் நிர்வாகத்தில் ஏற்படும் காலதாமதம் அதிகமாகிக் கொண்டோன் இருக்கின்றன. ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், லேசென்ஸ்கள் ரென்யூவலுக்கு அனுப்பப்பட்டால் அவை உடனடியாக வந்து சேருவதில்லை. எங்கெங்கோ காலதாமதமாகிய பின்னர்தான் அவை வருகின்றன. அதேபோல் வேரியேஷன் பரப்போஸல்ஸ் அனுப்பப்பட்டு அவை முடிவடைய நீண்ட காலதாமதமாகிறது. இப்படி இந்த நிர்வாகத் துறை மிக மிக மந்தமாக நடைபெற்றுக் கொண்டு வருகிறது. இத் துறையால் புது பஸ் டூட்கள் கொடுக்கப்படுகின்றன. புது பஸ் டூட்கள் கொடுக்கும் அதிகாரம் ஆர். டி. ஏ. யிடம் இருக்கிறது. ஆர். டி. ஏ. யால் கொடுக்கப்படுகிற பெர்மிட்கள் ப்ரிப்யூனலில் ஸெட் எஸைபாகி விடுகிறது. கிட்டத்தட்ட 70 பெர்சன்ட் ஸெட் எஸைட் ஆகி விடுகிறது. அப்படி ஸெட் எஸைட் ஆகக் காரணம் என்னவென்று எனக்கு விளங்கவில்லை. ஆர். டி. ஏ. கவர்ன்மெண்ட் ஜீ. ஒ.-வை வைத்துக் கொண்டு அதை அனுசரித்துத்தான் பெர்மிட் வழங்குகிறார். அப்படி வழங்கும் பெர்மிட்கள் ஸெட் எஸைட் ஆகக் காரணம் என்னவென்று பார்த்தால் இரண்டு வகையாகத்தான் இருக்கமுடியும். அதிகாரிகள் இந்த ஜீ. ஒ.-வை சரியான முறையில் கையாளவில்லை என்பது ஒன்று. அல்லது ஜீ. ஒ.-வை அனுசரிக்க முடியாமல் பின் பக்கத்தில் வேறு ஏதாவது ப்ரஷர் கொடுப்பது இரண்டு. ஆகிய இந்த இரண்டு காரணங்கள்தான் இருக்க முடியும். இந்த நிலை இன்று ஏற்படுவதற்கு காரணம் ஆளும் கட்சிக்குச் சாதகமாக அதிகாரிகள் பயன்படுத்தப்படுகிறார்களோ என்ற ஐயம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே இந் நிலையைப் போக்க ரீஜினல் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியிடம் இருக்கும் பெர்மிட் கொடுக்கும் அதிகாரத்தை மாற்றி ஜூடிஷியல் அத்தாரிட்டியிடம் ஒப்படைப்பதுதான் நல்லது

11-0.
a.m.

[திரு. து. ப. அழகமுத்து]

[13th March 1963]

என்ற அபிப்பிராயத்தை நான் இங்கு வலியுறுத்துகிறேன். ஆர்.இ. ஏ.க்கள் பெரும்பாலும் பஸ்காரர்களிடத்தில் குறை காண்பதில்லை. லாரி சொந்தக் காரர்களைத்தான் இவர்கள் அதிகமாகக் கவனிக்கிறார்கள். காரணம் பஸ் முதலாளிகளிடம் இவர்கள் பயப்படுகிறார்கள். ஆகவேதான் இவர்களுக்கு பஸ் முதலாளிகள் மேல் அதிகமாக குற்றம் கண்டு பிடிக்க முடிவதில்லை. அமைச்சர் அவர்கள் தப்பாக கருதிக் கொள்ளக் கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பஸ் முதலாளிகள் பெரும்பாலும் ஆளும் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களாக இருக்கிற காரணத்தினாலும் அமைச்சர்கள் சுற்றுப்பிரயாணம் வருகிற போது அந்த பஸ் முதலாளிகளின் கார்களில் பிரயாணம் செய்வதாலும் அவர்களும் மந்திரிகள் கூடவே இருக்கிற காரணத்தினாலும் பஸ் முதலாளிகளை அணுகுவதற்குப் போலீஸ்காரர்களும் ஆர். இ. ஏ. அதிகாரிகளும் அஞ்சுகிறார்கள். ஆகவே பஸ் முதலாளிகளை இந்தத் துறையினர் அதிகமாகக் கவனிப்பதற்கு முடியாத நிலை ஏற்படுகிறது. இவைகள் தவிர்க்கப்படுமென்று நான் நம்புகிறேன். டைமிங்க் கொடுப்பதில் கூட சிலருக்குச் சலுகைகள் காட்டப்படுகின்றன. மற்றவர்களுக்கு அந்தச் சலுகைக் கிடைப்பதில்லை. சென்ற தடவை நான் குறிப்பிட்டதுபோல் கவரன் மெண்டால் பரப்போஸில் செய்யப்பட்டு அப்ளிசேஷன் வாங்கப்பட்ட ரூட்கள் இன்னும் கவரன்மெண்டால் கொடுக்கப்பட்ட ஸ்டேயிலேயே இருக்கின்றன. பெரும் ஸ்தாபனமாகிய டி.வி.எஸ். இந்த ஸ்டேயை கேட்டு அது சர்க்காரால் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாகவும் தெரிகிறது. உதாரணமாக திருச்சி-அகூர், திருச்சி-இடமலைப்பட்டிப்புதூர், திருச்சி-பாக்குடி ரூட்கள் இரண்டு ஆண்டு களுக்கு மேல் இன்னும் ஸ்டேயிலேயே இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. இதற்குக் காரணம் என்னவென்று சென்ற தடவை கேட்டேன். அதற்குப் பரிசாரம் இதுவரை செய்யப்படவில்லை. அடுத்தாற்போல் இந்தச் சர்க்கார் விஸ்தரிக்க வேண்டிய இடங்களில் பஸ் ரூட்களை விஸ்தரிக்கவில்லை என்பதை சென்ற கூட்டத்தில் நான் குறிப்பிட்டேன். திருச்சி-மதுரை, திருச்சி-தஞ்சாவூர், திருச்சி-கரூர், திருச்சி-அரியலூர் போன்ற வழிகளில் ஜன நெருக்கம் அதிகமாக இருக்கிறது. பஸ்களின் தேவையும் அதிகமாக இருக்கிறது. ஆனால் அவ்விடங்களில் பஸ் விட எந்தவிதமான முயற்சியும் செய்யவில்லை. இவைகளைப் பார்க்கும் போது, ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் அந்த ரூட்களில் பஸ் தொழிலை நடத்துவதால் அதிக பஸ் ரூட் வசதிகள் நமக்குக் கிடைக்கவில்லை என்று பொது மக்கள் பேசிக் கொள்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட ஒரு சூழ்நிலைக்கு இடம் கொடுக்க வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்தாற்போல் லாரி சொந்தக்காரர்கள் நம் முதல் அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு வேண்டுகோள் விடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எல்லா ஜில்லாக்களுக்கும் போக்கக் கூடிய பெர்மிட் பெட்பரரியாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. அதனால் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுவதால் அதை பக்கா பெர்மிட்டாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று வேண்டுகோள் விடுத்திருக்கிறார்கள். அதோடு வரி கட்டுவதற்குள்ள காலத்தை 7-ம் தேதியில் இருந்து 15-ம் தேதி வரை நீட்டிக் கொடுக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் குறைவைத் தீர்த்து வைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தப் போக்கு வரத்து மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். தமிழ் நாட்டில் சுமார் 4,500 பஸ்கள் 11,000 லாரிகள், 24,000 டாக்ஸிகள், 52,000 கார்கள் இன்று ஓடுகின்றன. அவற்றின் மூலம் பல கோடி ரூபாய் வருமானம் அரசாங்கத்திற்குக் கிடைக்கிறது. முக்கியமாக இந்த வரிப் பணத்தைக் கொண்டு நல்ல ரோடுகள் போட வேண்டும் அவைகளைச் சீர்திருத்தம் செய்யவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இப் பணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. வட ஆற்காடு ஜில்லாவில் பல ரோடுகளைச் சீர் செய்ய வேண்டும். ஆரணி-தேவிகாபுரம் ரோடு மோசமான நிலையில் இருக்கிறது. ஒரு ஆண்டில் நான்கு மாதங்கள் வெள்ளத்தால் பஸ் போவது கிடையாது. அதைத் “தார் ரோடாக” மாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஆரணி-படவேடு ரோடு மோசமாக இருக்கிறது. அதற்கும் தார் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்போது ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் ஒரு போக்குவரத்து

13th March 1963] [திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர்]

அதிகாரி நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார். சில ஜில்லாக்களில் துணைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். திருச்சி, மதுரை, திருநெல்வேலி ஜில்லாக்களில் துணைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் நியமிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னையில் டெப்டி கமிஷனர் ஆப் போலீஸ் இருக்கிறார். அதற்குப் பதிலாக ஒரு போக்குவரத்து அதிகாரியை நியமிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்து தொழிலுக்கு பெர்மிட் வழங்கும்போது ஜி.ஓ. 2265 என்று ஜி.ஓ. இப்போது அனுப்பானத்தில் இருக்கிறது. அதில் கம்பெனிகளுக்கு ஒரு மார்க் அளிக்கிறார்கள். அதை ரத்து செய்ய வேண்டுமென்றுகேட்டுக்கொள்கிறேன். உயர்நீதி மன்றத் தீர்ப்பில், 977, 978/59-ல் உள்ள தீர்ப்பில் லிமிடெட் கம்பனிக்கு மார்க் கொடுக்க வேண்டிய அவசியமில்லை என்று தீர்ப்பளித்திருக்கிறார்கள். மீடியம் ஸ்ட்டை 16 மைலிலிருந்து 40 மைலாகவும் 40 மைலுக்கு மேல் இருக்கும் ஸ்ட்டை பரீட்சை ஒளர்களுக்கும் கொடுக்கவேண்டும். மோட்டார் வெகிகிளில் ஆக்ட் 47 (1) எஃப்-ல் ஸ்ட்டை கொடுப்பதில் கூட்டுறவு சொஸைட்டிகளுக்கு பரிபரன்னல் கொடுக்கலாம் என்றிருக்கிறது. ஆகவே, லிமிடெட் கம்பனிக்கு ஒரு மார்க் கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. 1962-ம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் 1-ம் தேதியில் பஸ் லாரி, டாக்ஸிகளுக்கு சர்ச் ரஜ் எல்லாம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. 1963-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 1-ம் தேதி முதல் டிஸஸ் ஆயில், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், டயர்ஸ், புது பஸ்கள் இவற்றின் விலைகள் ஏறியிருக்கின்றன. ஆகவே கட்டணத்தை தயவுசெய்து கூட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ட்ரான்ஸ்ஃபர் ஆஃப் பர்மிட்ஸ் விஷயமாக போக்குவரத்து அதிகாரிகள் தாராளமாகச் சிபாரிசு செய்து அனுப்புகிறார்கள். அவைகளை ட்ரான்ஸ் போர்ட் கமிஷனர் அங்கீகரிக்கவேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். புதிய ஸ்ட்டுகள் கொடுப்பதை இரண்டு ஆண்டுகாலம் நிறுத்தி வைத்து கொடுக்காமல் இருக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படி புதிய ஸ்ட்டுகள் கொடுப்பது என்றால் அந்தப் பாதையில் 50 சதவீதமாகவது பஸ் இல்லாமல் இருக்கும் இடமாக இருந்தால் கொடுக்கலாம். அதோடு புதிய ஸ்ட்டுகளைக் கொடுப்பதற்கு முன்பு தற்சமயம் ஓடக் கூடிய பஸ்கள் 200 மைல்கள் ஓடுகின்றனவா என்று பார்க்க வேண்டும். இல்லையென்றால் அவர்களுக்கு வேரியேஷன்ஸ் அல்லது அடிஷனல் ஸ்ட்டைகொடுத்து பிறகு புதிய ஸ்ட்டுகள் கொடுக்கவேண்டும்.

போக்குவரத்து அதிகாரிகள் க்ளார்க்குகளையெல்லாம் ரெகுலரைஸ் செய்து எல்லோரையும் கன்ஃபர்ம் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்து அதிகாரிகள், மோட்டார் இன்ஸ்பெக்டர்கள் ஆகியவர்களுக்கு கார் வாங்க சர்க்கார் கடன் வசதி செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு எனது உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்—வணக்கம்.

* திரு. ஆ. தங்கவேலு : சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, எதிர் கட்சி அங்கத்தினர்கள் கொடுத்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரேணைமீது என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக, போக்குவரத்து இனத்தில், இப்போது லாரிப் போக்குவரத்தில் அதிகமான விபத்துக்கள் ஏற்படுவது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியும். லாரிப் போக்குவரத்து, கார் போக்குவரத்து முதலியன இரவு நேரங்களிலே நடப்பதால் இரவு நேரங்களிலே அதிகமான விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு அதனால் பல உயிர்ச்சேதங்கள் ஏற்படுவதும் சர்க்காருக்குத் தெரியும். கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இரவு நேரங்களில் சுற்றுப்பயாணம் செய்யும் நேரத்தில்கூடக் கவனித்திருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இந்த விபத்துக்களுக்கு முக்கிய காரணம் லாரிகளை ஓட்டுகிறவர்கள் 4-5 நாட்கள் இரவு பகலாக ஓட்டுகிற காரணத்தினால், லாரியும் எதிரே வரக் கூடிய காரோ அல்லது லாரியோ ஒன்றையொன்று கடக்கும்போது விபத்து ஏற்படுகிறது. குறிப்பாக இந்த விபத்து ஏற்படுவது இரவு 12 மணி விலிருந்து விடியற்காலம் 5-மணிக்குள்ளாகத்தான். அந்த நேரம் எல்லோரும் கண் மூடக் கூடிய நேரம். தொடர்ந்து 4-5 நாட்கள் இரவு பகலாக ஓட்டுகிற காரணத்தினால், தூங்கக்கூடிய நிலை ஏற்பட்டு, இப்படி விபத்துக்

[திரு. ஆ. தங்கவேலு]

[13th March 1968]

கள் பெருக்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த முறையிலே, ஏற்கெனவே இந்த லாரிகளை ஒட்டுகிறவர்கள் இரவில் 12 மணியிலிருந்து 5 மணி வரையில் லாரிகளை நிறுத்தி விட வேண்டுமென்று ஒரு உத்திரவு பிறப்பிக்கப்பட்டு, சில நாட்கள் அமலில் இருந்து, மீண்டும் அந்த உத்திரவு நிவர்த்தி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதனால் விபத்துக்கள் மீண்டும் ஏராளமாக ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. ஏன் அந்த உத்திரவை நீக்கி விட்டார்கள் என்று கேட்டால் அந்த நேரத்திலே தான் போக்குவரத்து அதிகமாகத் தேவை படுகிறது, கொத்தவால்சாவடி போன்ற இடங்களுக்கு சாமான்களைக்கொண்டு சேர்ப்பதற்கு இரவு நேரங்களில், ஒட்டிச் சென்றால்தான் முடியும் என்ற நிலையில் தொடர்ந்து இரவு நேரங்களில் லாரிகளை ஒட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று தெரிகிறது. ஆனால் அதே நேரத்தில் ஒரு தொழிலாளி ஒரு லாரியை ஒரு பகல், ஒரு இரவு, ஆக ஒருநாளைத் தான் ஓட்டலாம், அதற்கு மேல் கூடாது என்ற விதியை ஏற்படுத்தி அதைக் கண்டிப்பாக அமல் நடத்தவேண்டும்.

(திரு. ந. சண்முகசுந்தரம் தலைமை)

லாரி ஓட்டக் கூடிய ட்ரைவருக்கு டிரிப் லீட் இருக்கிறது. அதை செக் செய்ய வேண்டும். ஒரு பகல், ஒரு இரவுக்கு மேல் ஓட்டக் கூடாது என்ற விதியை அமல் படுத்தவேண்டும். அதை செக் செய்யும் முறையில் ஏற்படுத்திக் கொடுத்தால், ஒரு நாளைக்கு மேல் ஓட்டக் கூடிய நிலைமை வராது. அதனால் விபத்துக்கள் தவிர்க்கப்படும் நிலைமை ஏற்படலாம். அல்லது, டி.வி.எஸ். கம்பெனியில் வைத்திருப்பது மாதிரி 100 மைலுக்கு ஒரு ட்ரைவர் என்று வைத்து விடலாம். அப்படி வைத்தால் கட்டுப்படியாகாது, அதனால் தொல்லை அதிகமாக இருக்கும் என்று கருதினால் ஒரு நாளைக்கு மேல் ஒரு இரவு ஒரு பகலுக்கு மேல் ஓட்டக் கூடாது என்ற நிலையை அமல் நடத்தவேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இரவு நேரத்தில் விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படக் காரணம் விளக்கு வெளிச்சம். லாரிகளிலிருந்தும், கார்களிலிருந்தும் வருகிற வெளிச்சம் அதிகமாக இருப்பதை எல்லோரும் அறிவார்கள். இதற்கு முன்னால் அந்த விளக்குகளில் பல்ப் லிஸ்டம் இருந்தது. அதாவது ஹெட் லைட்டுகளில் பல்ப் லிஸ்டம் வைத்திருந்தார்கள், பெட்ரோல் வண்டிகளாக இருந்த காலத்தில். அதனால் எதிரே வரக்கூடியவர்களுக்குத் தொந்தரவு இல்லாத நிலைமை இருந்தது. இப்போது மெர்க்குரி விளக்கு இருக்கிறது. முன்பு 6 வோல்ட் பாட்டரி இருந்தது. இப்போது 12 வோல்ட் பாட்டரி மெர்க்குரி விளக்கு போட்டிருக்கிற காரணத்தினால் கண்களைக் கூசுகிற அளவுக்கு வெளிச்சத்தை உண்டாக்கி, ஒன்றையொன்று கடக்கும் போது லைட் டிம் செய்யாததால் கண்டிப்பாக ஏற்பட்டு விபத்துக்கள் ஏற்படக் காரணமாக இருக்கிறது. ஆகையால் நான் இந்த நேரத்தில் வலியுறுத்திச் சொல்லிக் கொள்வது, மெர்க்குரி விளக்குகளை தயவு செய்து நீக்கி விடவேண்டுமென்பதுதான். மெர்க்குரி விளக்கு தேவையில்லை; மெர்க்குரி விளக்கு அதிகமான வெளிச்சத்தை உண்டாக்கி அதன் மூலம் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகையால் ஆர்.இ.ஓ.-க்களுக்கும், மோட்டார் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கும் உத்திரவு போட்டு, மெர்க்குரி விளக்கு பொருத்தப்பட்ட கார், பஸ், லாரிகளுக்கு ப்ரேக் சர்டிபிகேட் கொடுக்கக் கூடாது என்று ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். முன்பு இருந்த மாதிரி பல்ப் லிஸ்டம் இருந்தால் இந்த விபத்துக்கள் குறையும் என்பது தான் எனது முக்கியமான நோக்கம் ஹார்ன் வைப்பதிலே கூட லைட்டியில் பாஷ் ஹார்ன் இருக்கக் கூடாது என்று சட்டம் இருக்கிறது, அதனால் தொல்லை இருக்கிறது என்று. அந்த முறையிலே மெர்க்குரி விளக்குகளை நீக்கிவிட்டு, பல்ப் லிஸ்டம் இருக்க வேண்டும் என்ற முறையில் இருந்தால் விபத்துக்களைத் தடுக்க அது வழியாக இருக்கும் என்று நான் வலியுறுத்திக் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

இந்த லாரி போக்குவரத்தில், இப்போது மதுரையிலிருந்து கிளம்பி சென்னைக்கு வருவதானாலும், சென்னையிலிருந்து திருச்சி போனாலும், புறப்படுகிற இடத்தில் கையெழுத்துப் போட்டு, முடிகிற இடத்தில் போடுகிற நிலைமை இருக்கிறது. வழியில் என்னென்ன விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருக்க

13th March 1963]

[திரு. ஆ. தங்கவேலு]

கின்றன, என்னென்ன தொல்லைகள் நடந்திருக்கின்றன என்று அறியக் கூடிய நிலைமை இல்லாமல் போய் விடுகிறது. வழியிலே ஒரு ஆள் மீது ஏற்றி விட்டுப் போய் விடுகிறார் என்று வைத்துக்கொண்டால் அது கூடத் தெரிய முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. அடிக்கடி கையெழுத்து போடாவிட்டாலும் 50 மைல்களுக்கு ஒரு இடத்திலாவது கையெழுத்து போட்டால் இந்த நேரத்தில் இந்த லாரி இன்ன இடத்திலே இருந்தது என்று தெரிந்து கொள்ள வசதியாக இருக்கும். அதனால் அவர்கள் 50 மைல் அளவுக்கு ஒரு இடத்தில் கையெழுத்து போடுகிற நிலைமையை உண்டாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது வேரியேஷன் கொடுக்கிற முறையிலே, அடிஷனல் டிரிப் கொடுக்கும் முறையிலே ஏற்கெனவே இருக்கிற பஸ் உரிமையாளர்களை ஊக்குவிக்கச் செய்கிறார்களே தவிர, வேரியேஷன் கொடுப்பதைக் குறைத்து அந்த அளவு புது பஸ் ஈட்டுகளாக ஆரம்பித்தால் சர்க்காருக்கும் அதிக வருமானம் வரும், இன்னும் அதிகமான தொழிலாளர்களுக்கும் வேலை வாய்ப்புக் கிடைக்கும். 200 மைல் எக்ஸ்பிரஸ் ரூட் சர்வீஸ் இருக்கிறது என்றால் 300-ஆக நீட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிற காரணத்தினால் தனிப்பட்ட முதலாளி பயன் அடைய முடிகிறது என்று சொல்லிக்கொண்டு வேரியேஷன் கொடுப்பதை குறைத்து அதிகமாக தனி பஸ் ரூட் அமைக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. கி. இரா. சம்பந்தம் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வெகிகிள் மான்யத்தில் நான் ஒரு சில வார்த்தைகளைப் பேச விரும்புகிறேன். இப்போது புதிய ரூட்டுகள் போடுகிறபோது அநேகமாக எல்லாம் புதிதாகப் போடுகிற கம்பெனிக்காரர்களுக்குக் கிடைப்பதில்லை. அதற்கு முக்கிய காரணம் என்ன என்று கேட்டால், ரூட் ஆரம்பிக்கும்போது அதற்காக எல்லோரும் மனு போட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தச் சமயத்தில் உடனே ஏற்கெனவே உள்ளவர் எக்ஸ்டென்ஷன் கேட்டு விடுகிறார். அவர்களுக்கு உடனடியாக எக்ஸ்டென்ஷன் கிடைத்து விடுகிறது. ஆகையால் புது கம்பெனிகளுக்கு இடம் கிடைக்காது. மொனாப்பலி வலிஸ்டம் மாதிரி இருப்பதாகத் தெரிகிறது. அதைத் தவிர்த்து ஏற்கெனவே கள்ளக் கடைகளை எலம் போட்ட மாதிரி, இப்போது ரூட்டையெல்லாம் எலம் போட்டு விட்டால் நமக்கும் பணம் வரும், அப்பீஸ் என்று சப்ரீம் கோர்ட்டுக் கெல்லாம் போக முடியாது. இப்போது இந்த மாதிரி நிலையில் புது ரூட்டுக்காரருக்குக் கொடுத்தாலும் முதலில் ரூட்டை வைத்திருந்தவர் ஸ்டே வாங்கி விடுகிறார். அதனால் என்ன ஆகிறது என்றால் அந்தப் பக்கத்தில் இருக்கக் கூடிய ஜனங்களுக்கு பஸ் போக்குவரத்து தடைப்பட்டு, அப்பீஸில் சப்ரீம் கோர்ட் வரை போய் முடிவாகிறவரை மக்கள் பயன் அடைய முடியாத நிலை இருக்கிறது. எந்த விதத்திலாவது நல்ல யோசனை செய்து முடிவுக்கு வரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இப்பொழுது கொடுக்கக்கூடிய லாங் ரூட் அல்லது புது ரூட்களை சர்க்காரே ஏற்று நடத்தினால் நல்லது என்று நினைக்கிறேன். பஸ் போக்குவரத்து நடத்துவதினால் தற்சமயம் இருக்கக்கூடிய வரியினால், நஷ்டம் என்று சொல்லிக் கொண்டு, ஏன் புதுக் கம்பெனிகள் அதிகாரிகளிடம் வந்து மோதிக்கொள்கிறார்கள். ஆகவே, இதைத் தவிர்ப்பதற்கு எல்லாவற்றையுமே சர்க்காரே ஏற்று நடத்தக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டால், அந்த லாபம் அத்தனையும் சர்க்காருக்கு வரும். நமக்கு பற்றாக்குறையினால் நெருக்கடி காலத்தில் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு இது ஒரு நல்ல யோசனையாகக் கருதப்படும் என்று நான் நினைக்கிறேன்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடப்படுகின்ற இடங்களிலெல்லாம் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் சரியான வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படவில்லை. பொதுவாக, தரய் மார்களுக்கு 50, 60 மைல் பஸ்வலில் பிரயாணம் செய்துவிட்டு, பஸ் ஸ்டாண்டில் பஸ் நிற்கும் பொழுது பாத் ரூம் பெலிலிடீஸ் வேண்டுமென்றால், கிடைக்காது. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடப்படுகிற லாங் ரூட்களில் இந்த வசதி செய்யப்படவில்லை. அதனால், மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். சென்

[திரு. கி. இரா. சம்பந்தம்]

[13th March 1963]

னையிலிருந்து, சேலம், மதுரை, தஞ்சாவூர் போகக்கூடியவர்கள், காலையிலே உட்கார்ந்தவர்கள் மாலை நேரம் வரையில், ஊர் போய்ச் சேரும் வரையில் நெருக்கடியான நிலைமையில் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆண்களுக்குப் பரவாயில்லை. எங்கு வேண்டுமானாலும் போய் வந்துவிடுகிறார்கள். ஆனால், தாய்மார்களுக்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. இதை உடனடியாகக் கவனித்து, இதற்குத் தக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதோடு கூட எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்கு முன்கூட்டியே அட்வான்ஸ் புகிங் கொடுத்து விடலாம். அவர்கள் காலையிலிருந்து தங்களுடைய சாமான்களை வைத்துக் கொண்டு கியூ வரிசையில் நின்றுகொண்டு டிக்கெட் வாங்குவது மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே, முன்கூட்டியே அவர்களுக்கு 'பர்ஸ்டு கிளாஸ் புகிங்' ரிசர்வேஷன் மாதிரி டிக்கெட் கொடுத்துவிட்டால் வருகிறவர்கள் அந்த சமயத்திற்கு வந்து ஏறிக்கொள்வார்கள். அவர்கள் வந்து ஏறாவிட்டால், அந்த டிக்கெட் கட்டணத்தை இழக்கவேண்டிய நிலைமை இருப்பதினால், அவர்கள் எப்படியாவது பஸ்விலே ஏறிக்கொள்வதற்கு வந்து விடுவார்கள்.

அடுத்தபடியாக, டைவெர்ஷன் முக்கியமாக வேண்டியிருக்கிறது. ரோடுகளில் பஸ் போய் வருவதற்குத் தக்க வசதி இல்லாத அளவில் ரோடுகள் இருக்கின்றன. இரண்டு பக்கங்களிலும் கடைகளும், வீடுகளும் இருக்கின்றன. அவைகளை இப்பொழுது டிக்கெடும் முடியாது. அம்மாதிரி ரோடுகளில் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் போவது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அதற்காக டைவெர்ஷன் கொடுக்கவேண்டும். குறிப்பாக கும்பகோணம்—தஞ்சாவூர் ரூட்டிலே பாபநாசத்தில் டைவெர்ஷன் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அம்மாதிரி டைவெர்ஷன் கொடுத்து மெயின் ரோடுகளில் வந்து சேரக்கூடிய வசதியைச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியில் நல்லடை—மாயூரம் ரூட் இருக்கிறது, கீழை யூர்—மாயூரம் ரூட் இருக்கிறது. இந்த ரூட்களையெல்லாம் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் கேட்டிருக்கிறார்கள். ஒருவருக்குக் கொடுக்கப்பட்டு, பிறகு ஸ்டே ஆர்டர் வாங்கப்பட்டிருக்கிறது. அதனால் நல்லடை வாகனங்கள் பஸ் போக்கு வரத்தை வசதி பெறமுடியாத நிலையில் இருந்து வருகிறார்கள். இதற்கெல்லாம் காரணம் நாம் வைத்திருக்கக்கூடிய லிஸ்ட்டில் தான். எனக்கு முன்பு பேசிய நண்பர், இந்த விவாதத்தைத் துவக்கிவைத்த அமருமுத்து அவர்கள் இந்த அதிகாரத்தை அதிகாரிகளிடம் கொடுத்தால்தான் அம்மாதிரி ஏற்படுகிறது என்று சொல்லிவிட்டு, அமைச்சர் அவர்களினால் தொந்தரவு ஏற்படுகிறது என்றும் சொன்னார்கள். ஏற்கனவே இந்த அதிகாரம் அமைச்சர் அவர்களிடம் தான் இருந்தது. இந்தமாதிரி பல காரணங்களைச் சொல்லி விணை மோடியில் கிரியேட் பண்ணுவதன் காரணமாக, நியாயம் வழங்கப்பட வேண்டும் என்பதற்காக அதிகாரிகள் வசம் இது ஒப்படைக்கப்பட்டது. கலெக்டர், ஆர்.டி.ஓ. அவர்கள் இரண்டு போகளும் சேர்ந்து அதைத் தீர்மானிக்கிறார்கள். இப்பொழுது அதிகாரிகள் வசம் ஒப்படைத்த பிறகு, யாரும் போய் இவருக்குச் செய்யவேண்டும், அவருக்குச் செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமை ஏற்படக் காரணம் இல்லை. ஆகையினால் கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்னதில் கொஞ்சம் கூட அர்த்தம் இல்லை என்று நினைக்கிறேன்.

இரயில்போகாத சில இடங்களில் பஸ்களில் போஸ்டு பாக்ஸ்கள் எடுத்துக் கொண்டு போகப்படுகின்றன. 'மெயில் வான்' என்று சொல்வார்கள். 3, 4 வருஷங்களாக அவர்களுக்கு இதற்காக போய்ச்சேர வேண்டிய கட்டணம் இன்னும் பட்டுவாடா ஆகாமல் இருக்கிறது. அதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை. உதாரணமாக, கும்பகோணத்தில் இருக்கிற ராம விலாஸ் சர்வீஸ் பஸ்விலே போஸ்டு பாக்ஸ் எடுத்துக்கொண்டு போகிறார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படவேண்டிய பணம் இன்னும் கொடுக்கப்படவில்லை. இது மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து வரவேண்டிய பணமாக இருந்தாலும்கூட, நமது சர்க்கார் இதைச் சற்று துரிதப்படுத்த வேண்டும். ஏனென்றால் இந்த பஸ் சர்வீஸ்காரர்கள் போஸ்டு பாக்ஸை எடுத்துக்கொண்டு போக முடியாது என்று சொல்லிவிட்டால், தபால் போக முடியாத நிலைமை

13th March 1963] [திரு. கி. இரா. சம்பந்தம்]

ஏற்பட்டுவிடும். ஆகவே, அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படவேண்டிய பணத்தை பட்டுவாபா செய்வதில் நம்முடைய சர்க்கார் முக்கிய கவனம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கூறிக்கொண்டு, இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. பி. ஜயராஜ் : மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற மோடார் வாகன மான்யத்தை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல முன்வருகிறேன். பஸ் போக்குவரத்தில் பொது மக்களுக்கு எந்த அளவுக்கு சௌகரியம் செய்ய வேண்டும் என்று எண்ணுகிறேமோ அந்த அளவுக்கு சௌகரியம் செய்ய முடியாதவாறு சில கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. என்னுடைய தொகுதியில் மாயவரத்திலிருந்து தேரழந்தாருக்குப் போகிற பஸ்ஸை கோமல் வரையிலும் விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்று சுமார் 2, 3 ஆண்டு காலமாக மனுக்கள் கொடுத்தும், சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கு மகஜர்கள் அனுப்பப்படும், இதுவரையிலும் ஒன்றும் செய்யப்படவில்லை. டிவிஷனல் என்ஜினியரும் ரோடு நல்ல விதமாக இருக்கிறது, பஸ் விடலாம் என்று சர்ட்டிபிகேட் கொடுத்து விட்டார். டெவெலப்மெண்டு கவுன்சிலிலும் இதுபற்றி தீர்மானம் போட்டு சிபார்சு செய்யப்பட்டு வருஷங்கள் பல ஆகின்றன. இன்னும் வேரியேஷன் செய்வது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கோமல் செல்லுவதற்கும் அதே ஐந்து அணாதான். இதைத் துரிதமாகக் கவனித்து பொது மக்கள் சௌகரியத்தை உத்தேசித்து வேரியேஷன் சீக்கிரமாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மாயவரம்—திருத்துறைப்பூண்டி ரூட். கவர்ன்மெண்டு ஜி.ஓ.-படி 200 மைல் போகவேண்டும். கிட்டத்தட்ட 75 மைல் இருக்கிறது. அந்த பஸ் திரும்பி மாயவரம் வந்து பிறகு பேரளம் வரையில் செல்லுவதற்கு, லோகல் பஸ் விடவேண்டுமென்று டெவெலப்மெண்டு கவுன்சிலில் சிபார்சு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அந்த பஸ்ஸையும் பொது மக்கள் சௌகரியத்தை உத்தேசித்து உடனடியாக விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாகப்பட்டினம் செல்லுவதற்கு பல தரப்பிலிருந்தும் பஸ்கள் இருக்கின்றன. மாயவரத்திலிருந்து நாகப்பட்டினத்திற்கு நேரடியாக பஸ் போவதில்லை. மாயவரத்திலிருந்து, பேரளம், சென்னூர் வழியாக நாகூர் நாகப்பட்டினம் செல்லுவதற்கு பஸ் போக்குவரத்து இருந்தால், பொது மக்களுக்கு நாகப்பட்டினம் செல்லுவதற்கு வசதியாக இருக்கும்.

பஸ் பெர்மிட் கொடுப்பதிலே, குறைந்த அளவில் பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கும் புதியதாக இருப்பவர்களுக்கும் தாராளமாக பெர்மிட்கள் வழங்கினால், பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தும் வாய்ப்பு எல்லோருக்கும் சமத்துவமாகக் கிடைக்கும். 4,600 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தாலும் தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கொடுக்கப்படவில்லை. அரசாங்கம் இப்பொழுது எப்படி 16 சதவிகிதம் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கொடுக்கிறார்களோ, அப்படி தனியார் துறையில் பஸ்போக்கு வரத்து நடத்திறவர்கள் ஹரிஜனங்களில் டிரைவர், கண்டக்டராக தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் இருந்தால்கூட, அவர்களுக்கு வேலை கொடுப்பதில்லை. அரசாங்கம் கொடுப்பதுமாதிரி, தனியார் துறையிலும் அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்படவேண்டும். அவர்கள் முன்பு ராணுவத்தில் சேர்ந்து பஸ் ஓட்டுகிற, கார் ஓட்டுகிற வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. கண்டக்டர் சர்ட்டிபிகேட் அவர்கள் வைத்திருந்தாலும், தனியார் துறையிலே அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கொடுக்க முன்வருவதில்லை. அரசாங்கம் எத்தனை சதவிகிதம் ஹரிஜனமக்களுக்கும், தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கும் வேலை வாய்ப்பு கொடுக்க வேண்டும் என்று நிர்ணயித்திருக்கிறார்களோ, அதே மாதிரி தனியார் துறையிலும் செய்யவேண்டுமென்று அறிவித்துவிட்டால், ஏழை ஹரிஜன மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்புகள் கிடைக்கும்.

அடுத்தபடியாக, பாண்டிச்சேரி, காரைக்கால் பஸ் ஸ்டுடை எடுத்துக் கொண்டால், ஒரு பஸ் மாயவரம், கொல்லுமாங்குடி வழியாகப் போகிறது. அங்கிருந்து வருவதில்லை. இந்த பஸ் தான் திரும்பி வருகிறது. காரைக்

[திரு. பி. ஜயராஜ்]

[13th March 1963]

காலிலிருந்து பாண்டிச்சேரி வருவதற்கு நெடுங்காடு வழியாக ஒரு பஸ் விட்டால் பொது மக்கள் பாண்டிச்சேரி வருவதற்கு சௌகரியமாக இருக்கும். தனியாருக்கு பஸ் போர்டிங் கொடுப்பது தஞ்சை ஜில்லாவில் நிறுத்தப்பட்டிருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. அரசாங்கம் சிறிய அளவில் பஸ் போக்கு வரத்து நடத்துகிறவர்களுக்கு வாய்ப்பு கொடுத்து, அவர்களுக்கு வேண்டிய வசதியை செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

11-30
a.m.

* திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி : சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது கொண்டு வரப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக, ஆளும் கட்சியினர் தங்களது சாதனைகளைப் பிரமாதமாகச் சொல்லுகிறார்கள். பட்டிதொட்டிகளில் எல்லாம் மின்சாரம் கொண்டு வந்து விட்டோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். கிராமப் புறங்களிலே, ரோடு வசதி உள்ள எல்லாக் இடங்களிலும் பஸ் போக்குவரத்துக்கு ஏற்பாடு செய்து, எல்லாக் கிராமங்களும் பஸ் வசதி அடையக் கூடிய நிலையில். பஸ் ஸ்டாண்டுகளை ஏற்படுத்தி விட்டால் இதுவும் சாதனைகளில் ஒன்றாகும்.

இந்த மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தைப் பார்த்தால், பெரும்பாலான பிரிவுகள் பஸ் அதிபர்களின் வசதிக்காக இருப்பதுபோல்தான் தோன்றுகிறது. என்னுடைய, மதுரை மாவட்டத்திலே இருக்கக்கூடிய பெரிய பஸ் அதிபர்கள், பஸ்வின் பாடியைக் கட்டுவதிலும், அதிலே (Seating) சீட்டிங் ஏற்பாடுகள் செய்து கொடுப்பதிலும், அவர்களுடைய லாப வசதிக்காக ஏற்பாடுகளைச் செய்கிறார்களே தவிர, பிரயாணிகளின் வசதிக்காகச் செய்வதில்லை. அவ்விதம் செய்வதால் ஒவ்வொரு பஸ்விலும் இரண்டு அல்லது மூன்று வீட்டுகள் அதிகமாகக் கிடைக்கிறது. ஒவ்வொரு பஸ்ஸையும் மற்ற மாவட்டங்களில் இல்லாத, ஒரு புது முறையினைக் கட்டுகிறார்கள். அந்த பஸ்களிலே எல்லா வீட்டுகளும் முன் நோக்கி (facing forward) இல்லாமல், முன் நோக்கி ஒரு சீட்டும், பின் நோக்கி ஒரு வீட்டும் அமைகிற முறையிலே அந்த வீட்டுகளை அமைத்திருக்கிறார்கள். இந்த விதமான வீட்டிங் ஏற்பாடு இருப்பதால், பெண்கள் ஒரு வரிசையிலும், ஆண்கள் அவர்களுக்கு எதிராக உள்ள வீட்டுகளிலும் அமர்ந்திருந்தால், பஸ்ஸை நிறுத்துவதற்காக திடீரென்று பிரேக்கைப் போட்டால், ஆண்களும், பெண்களும் மோதிக்கொள்ளக்கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. என்னுடைய மாவட்டத்திலிருந்து வந்திருக்கும் பெண் அங்கத்தினருக்கும் இது நன்றாகத் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். பெரும்பாலும் (muffassal) ல் ஓடுகிற பஸ்களை அந்த முறையில்தான் கட்டியிருக்கிறார்கள். இதைப் பற்றி R.T.A. அதிகாரியை நாங்கள் கேட்டால், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தைத் திருத்தினால்தான் முடியும், எங்களால் ஒன்றும் செய்ய முடியாது என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே இந்த சட்டத்தை திருத்த வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டால், அதைத் திருத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, என்னுடைய மாவட்டத்திலே ஓடுகிற ஒவ்வொரு பஸ் விலும் ஒரு கண்டக்டர், ஒரு டிரைவர் இருக்கிறார்கள். கண்டக்டருடைய வேலை டிக்கெட் கொடுப்பது. ஆனால் டிரைவருடைய வேலை, வண்டியை ஓட்டுவது மட்டுமல்ல. அவரிடம் ஒரு இன்வாய்ஸ் என்ற பாரமும்தான், ஒரு பெருவும் கொடுக்கப்படுகிறது. ஒரு இடத்திலே பிரயாணிகள் ஏறினால், உடனே அந்தக் கண்டக்டர் டிரைவரிடம் சொல்ல வேண்டும். டிரைவர் டிக்கெட் நம்பர், போய்ச் சேர வேண்டிய இடம், பஸ் கட்டணம் இவற்றை யெல்லாம் அதிலே குறித்துக் கொள்ள வேண்டும். இந்த விதமாக டிரைவருக்கு இரண்டு பணிகள் கொடுத்திருக்கிறார்கள், அந்த மாவட்டத்திலே உள்ள பஸ் அதிபர்கள். இதனால் அந்த டிரைவர் சாலைபயிப் பார்த்து பஸ்ஸை ஓட்டிக் கொண்டு போகும்பொழுது, எழுத்து வேலை யையும் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. ஒரு சமயம் நான் பஸ் பிரயாணம் செய்யும்பொழுது, ஒரு கிராமப்புறத்து அம்மையாரும் பிரயாணம் செய்தார். அவர் பக்கத்திலே உட்கார்ந்திருந்த இன்னொரு அம்மையாரிடம் ஆச்சரியம்

13th March 1963]

[திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி]

அளிக்கத் தக்க விதத்தில் கொச்சை மொழியில் உரையாடிக் கொண்டிருந்தார். “இந்த டிரைவர்! சூச்சியத்தைதான் ஓட்டுவாரா! சக்கானைத்தான் பிடிப்பாரா! ஆனந்தவான் பார்ப்பாரா! ஆரனைத்தான் அடிப்பாரா/அதோடு கணக்கன் வேலையும் செய்வாரா! அடி ஆத்தே” என்று டிரைவரின் திறமையைப்பற்றி உரையாடிக் கொண்டு வந்தார்கள். இது போன்று டிரைவர்களுக்குக் கார் ஓட்டும் பொழுது பலவித வேலைகளைக் கொடுத்தால் எப்படி நல்ல முறையிலே அவருடைய பணியை செய்ய முடியும் என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும். இதைக் கண்டிக்கும் முறையிலே அரசாங்கம் அந்த பஸ் அதிபர்களுக்கு தாக்கீது அனுப்ப வேண்டும். அதற்கு இடம் இல்லை என்றால் இந்த மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தைத் திருத்தி, பிரயாணிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: கனம் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கும் இந்த மானியத்தை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இப்பொழுது ஒவ்வொரு கிராமத்திலும், பட்டினத்திலும்கூட கிராம மக்கள் பஸ் வேண்டும் என்று கேட்கக் கூடிய நிலைமையிலே இருக்கிறார்கள். இப்பொழுது பஸ் பரீமிட் கொடுப்பதற்கான அதிகாரம் ஆர்.டி. ஏ.-ன் கையில் இருப்பதன் காரணமாக, ஒரு இடத்திற்கு பஸ் வேண்டுமா என்பதை சீக்கிரமாகப் பரிசீலனை செய்து பரீமிட் கொடுத்து விரைகிறார்கள். அப்படி இருப்பதை விடும் ஆர்.டி.ஏ. கையில் இருக்கும் இந்த அதிகாரத்தைப் பிடுங்கி, ஜூடிஷியரிக்கு கொடுக்க வேண்டுமென்று ஒரு அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார். அப்படி செய்வதினால் மக்களுக்கு நாம் ஒரு நல்ல சுரியத்தைச் செய்து கொடுத்தவர்கள் ஆக மாட்டோம் என்பதை நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். இப்பொழுது பஸ்களுக்கு பெர்மிட் கொடுக்கப்படுகிறது. அப்படிப் பெர்மிட் கொடுக்கும்பொழுது, ஏற்கெனவே பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு சீக்கிரமாக பெர்மிட் கிடைத்து விரைகிறது. ஆனால் ஒரு பஸ் வைத்திருப்பவர், இரண்டு அல்லது மூன்று பஸ்கள் வைத்திருப்பவர், புதிதாக பஸ் விடவேண்டுமென்று கோருகிறவர், இவர்களுக்கு பெர்மிட் கொடுப்பதிலே கொஞ்சம் சிரமம் இருக்கிறது. இதைத் தவிர்க்க வேண்டும். இந்த நேரத்தில் நான் கனம் அமைச்சர் அவர்களிடம் பணிவோடு ஒன்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இப்பொழுது ஹரிஜன மக்களுக்காக அரசாங்கம் பணத்தை வாரி வாரி வழங்கிக் கொண்டு இருக்கிறது. அப்படியிருந்தும் பஸ் இடங்களிலே பொருளாதாரத் துறையிலே அவர்கள் முன்னேற்றம் அடையாமல் இருக்கிறார்கள். அப்படியாராவது பஸ் ஸ்டேட்ஷன் அதிகலே சிரமம் இருக்கிறது, காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. நமது மாகாணத்திலே ஆறுமுகம் என்ற ஒருவர்தான் பஸ் வைத்திருக்கிறார்.

திரு. து. ப. அழகமுத்து: ஆன் ஏ பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன், ஸார். வேறொரு ஹரிஜன் மெம்பர் கூட பஸ் வைத்திருக்கிறார். அவருடைய பெயர் பழனிமுத்து, எக்ஸ். எம்.எல்.ஏ.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: ஒரு பஸ் வைத்திருப்பவருக்கு மேற்கொண்டு பஸ்கள் கொடுக்கமாட்டேன் என்கின்ற நிலை இருக்கின்றது. அப்படிப்பட்டவர்கள் அதிகமாக பஸ் கேட்டால், விதிகளை ரிலாக்ஸ் செய்து, ஹரிஜன மக்களை ஊக்குவிக்கும் வகையில், பொருளாதாரத் துறையில் அவர்கள் முன்னேற்றம் காணும் வகையில், அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன், இப்பொழுது உதாரணமாக மதுரையிலிருந்து பழனிக்கு நேரடி ஸ்டேட்ஷன் வேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள் என்று வைத்துக்கொள்ளுங்கள் நிலக்கோட்டையைச் சுற்றிப் போகவேண்டுமென்றால் மற்ற பிரயாணிகளுக்குத் தொந்தரவாக இருக்கிறது. ஆகவே, நிலக்கோட்டை செல்லாமல் நேராகப் பழனிக்குப் போக வேண்டுமென்று ஆர்.டி.ஏ.-வும், கலெக்டரும் சிபார்சு செய்து, அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பி

[திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்]

[13th March 1963]

வைத்தால் இம்மாதிரிப்பட்ட ரூட்களினால் காலதாமதம் ஏற்படாதவாறு நேர் ரூட்டுக்கு அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது, தனியார்துறையிலே பல கண்டெக்டர்களும், டிரைவர்களும் வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். மதுரை ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரையில் நல்ல முறையிலே பஸ்களை வைத்திருக்கிறார்கள். சகலவிதமான வசதிகளும் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் இன்னும் சில பஸ் முதலாளிகள், கண்டெக்டர்களுக்கும், டிரைவர்களுக்கும் டெயிலி வேஜஸ் அடிப்படையில் கொடுக்கிறார்கள். அவர்களிடம் வேலை செய்கின்ற டிரைவர்களும், கண்டெக்டர்களும், பயந்து கொண்டு வெளியிலே சொன்னால் எங்கேயாவது தங்களுடைய வேலை போய்விடுமோ என்று அஞ்சுகிறார்கள். அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு மாதச் சம்பளம் கொடுக்கும் வகையிலே ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புதிதாக பஸ்கள் போய்க்கொண்டிருக்கிற வழிகளிலே பல இடங்களிலே ரோடுகளில் நெருக்கமாக இருக்கிறது. நிலம் படைத்த முதலாளிகளும், சிறிய விவசாயிகளும் அந்த நிலத்தைக் குறுக்கி விடுகிறார்கள். ஆகவே, பஸ் செல்வதற்கு வழி இல்லாமல் இருக்கிறது. இங்கே இருக்கிற மூன்று அமைச்சர்களுக்கு இது நன்றாகத் தெரியுமென்று நினைக்கிறேன். அனைப்பட்டியிலிருந்து சோழவந்தானுக்குச் செல்லக் கூடிய ரோடு வளைந்து வளைந்து போய்க் கொண்டிருக்கிறது. முன்னாள் மராமத்து இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் அங்கே ஒரு நல்ல ரோடு போட்டுக் கொடுக்கிறேன் என்று சொன்னார்கள். அந்த ரோடு நாளுக்கு நாள் குறுக்கிக்கொண்டே போகிறது. இப்பொழுதுள்ள மராமத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பார்த்த உடனேயே செய்து தரக்கூடிய வல்லமை படைத்தவர்கள்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன்: நான் கனம் அங்கத்தினருடைய தொகுதிக்குப் போனேன். அந்த இடத்தைப் பார்த்தேன், அங்கே இருக்கிற விவசாயிகள் இடம் கொடுக்க மாட்டேன் என்கிறார்கள். ரோடு வேண்டும், ரோடு வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்களே ஒழிய, அதற்கு வேண்டிய இடத்தைக் கொடுக்க மாட்டேன் என்கிறார்கள். கனம் அங்கத்தினர் அந்த வட்டாரத்தில் சொல்லி ஏற்பாடு செய்து இடத்தை வாங்கிக் கொடுக்கும் படிக்கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதற்கு நன்றி. எவ்வளவு நிலம் தேவையோ அதை சர்க்காரே எடுத்துக்கொள்ளலாம். பட்டா கொடுக்கும் போது அப்படி எடுத்துக் கொள்ளும்படியான விதி இருக்கிறது. அந்த விதியின்படி சர்க்காரே தேவையான நிலத்தை எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று இருக்கிறது. சர்க்காருக்கு பயன்படும்படியாக இருந்தால் எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று இருக்கிறது. அந்த முறையில் வேண்டிய நிலத்தை எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக இப்பொழுது சென்னையில் கவர்ன்மெண்ட் பஸ் ஓடுவதாக இருந்தாலும் அது பெண்களுக்கு செளகரியமாக இல்லை. இந்தியாவிலேயே, அதிலும் இந்த மாகாணத்தில் பெண்கள் தான் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். ஆண்களை விட பெண்கள் தான் அதிகமாக இருப்பதாக கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப் பெண்கள் அதிகமாக இருக்கும் போது 59 சீட்டுகள் இருக்கக்கூடிய பஸ்ஸிலே பெண்களுக்கு என்று 12 சீட்டுகளைத்தான் ஒதுக்கி இருக்கிறார்கள். இது ரொம்பவும் பரிதாபகமாக இருக்கிறது. பெண்கள் இரண்டு மூன்று குழந்தைகளைக் கூட்டிக்கொண்டு தலையில் கூடையை வைத்துக்கொண்டு வந்தாலும் அவர்களுக்கு ஆண்கள் இடம் கொடுப்பது இல்லை. மதுரையில் இடம் கொடுப்பது போன்று இங்கு கொடுப்பது இல்லை. ஆண்கள் எழுந்து பெண்களுக்கு இடம் கொடுப்பதில்லை. அதனால் பெண்களுக்கு சரிபாதி இடம் ஒதுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஜனத்தொகையில் பாதிக்கு மேல் பெண்கள் இருப்பதால் அவர்களுக்கு குறைந்த பட்சம் பாதி சீட்டுகளையாவது ஒதுக்கி வைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

13th March 1963]

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : ஏற்கெனவே இதைப்பற்றி நான் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். குறைந்த பட்சம் என்றால் அதிகப்படி என்ற அர்த்தம் இல்லை. பெண்களுக்கு என்று சீட்டுகள் ஒதுக்கியிருந்தாலும் மற்ற இடங்களிலும் அவர்கள் உட்கார்ந்து கொள்ளலாம், உட்காரக் கூடாது என்பது அல்ல.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : குறைந்த பட்சம் பெண்களுக்கு என்று பாதி சீட்டுகளையாவது ஒதுக்கி வைக்க வேண்டும் என்று பணியின் புடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இன்றைக்கு புதிய பஸ்கள் வேண்டும் என்றும் புதிய ரூட்டுகள் வேண்டும் என்றும் பொது மக்களிடமிருந்து விண்ணப்பங்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் அவைகளைக் கொடுப்பதில் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அப்படிக்கால தாமதம் செய்யாமல் உடனடியாக ரூட்டுகளைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஒரே ஒரு விஷயத்தை மட்டும் கூறிக்கொண்டு முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். பாலமேடு—முடுவார்பட்டிக்கு பஸ் வேண்டும் என்று மக்கள் கேட்டு, அது சாங்ஷன் ஆகி ஒரு ஆண்டிற்கு மேலாகியும் இன்னும் பஸ் விட்ட பாடியில்லை. அங்கு போனால் தேர்தல் சமயம் பஸ் வந்து விடும் என்று சொன்னீர்களே இன்னும் என் பஸ் வரவில்லை என்று கேட்கிறார்கள். இப்படிக்காலதாமதம் ஆவதற்குக் காரணம் என்னவென்பது தெரியவில்லை. ஆகவே பஸ் ரூட்டுகள் கேட்டால் அவைகளை மூன்று அல்லது ஆறு மாதங்களுக்குள்ளாக கிடைக்கும்படியாக வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

*** திரு. ம. கமலநாதன் :** கனம் தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது கோரப்பட்டுள்ள மானியத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுப் பிரேரேபணையை ஆதரித்து சில கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பொதுவாக புதிய ரூட்டுகளோ அல்லது வேரியேஷன்ஸ் கொடுப்பதாக இருந்தால் ஆர்.டி.ஏ.,வில் அல்லது எஸ்.டி.ஏ. வில் முடிவு செய்ய வேண்டியதாக இருக்கிறது. முடிவுகள் உடனடியாக சொல்லப்படுவதில்லை. ஒரு சில இரண்டு நாட்களில் சொல்லப்படுகின்றன. மற்றவை 4 மாதம், 6 மாதம் என்று ஆகிறது. தாமதத்திற்கு காரணம் என்ன. மேலே உள்ளவர்கள் கொடுக்கும் தொந்தரவின் காரணமாக யாருக்குக் கொடுப்பது என்ற திண்டாட்டம் அதிகாரிகளுக்கு வந்து விடுகிறது. இப்படிக்கொடுப்பதில் பல தவறுகள் ஏற்படுகின்றன. உடனடியாகக் கிடைப்பதாக இல்லை. ஒரு தடவை ஒருவருக்குக் கொடுத்து விட்டு மறுபடியும் மாற்று வதாக இருக்கிறது. யாருக்குக் கொடுப்பது என்ற தூண்டுதல் இருக்கிறதோ அதைப் பார்த்துத்தான் கொடுக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அந்த முறையில்தான் கொடுத்து வருகிறார்கள். ஆகவே இதைக் கொடுப்பதில் காலதாமதம் ஏற்படாமல் முப்பது நாட்களுக்குள் ஒரு முடிவுக்கு வரக்கூடிய அளவில் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். புதிய ரூட்டுகள் கிடைப்பதோ அல்லது வேரியேஷன்ஸ் கிடைப்பதோ முப்பது நாட்களுக்குள் கிடைக்கும்படியாக இருக்க வேண்டும். தகுறிய பல சமயங்களில் அப்பீலுக்காக ஹைக்கோர்ட், புல் பெஞ்ச் முதலியவைகளுக்கு போய் விட்டு வரவேண்டியதாக இருக்கிறது. அதனாலும் கால தாமதம் ஏற்படுகிறது. குறைந்தது ஐந்தாறு வருடங்கள் கூட ஆகிறது. உதாரணமாகக் குடியாத்தத்தில் கணம் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் போட்டியிட்ட நேரத்தில் குடியாத்தத்தைச் சேர்ந்த பஸ் முதலாளி ஒருவருக்கு கிருஷ்ணகிரி—சென்னை எக்ஸ்பிரஸ் பெர்மிட் கொடுக்கப்பட்டு அப்பீலில் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டும் இன்னும் stay-யில் தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. குடியாத்தத்திலிருந்து கிருஷ்ணகிரி—சென்னைக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விட வேண்டுமென்ற கோரிக்கை இருந்தது. அது ஏற்படுவதற்கு அதிகப்படியான கால தாமதம் ஏற்பட்டது. ஆகவே இப்படி காலதாமதம் ஏற்படாத வகையில் இவைகளைப்பற்றி விசாரிக்க ஒரு சப்-ஜட்ஜைப் போடலாம் என்ற யோசனையைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆனால் இப்பொழுதுள்ள நெருக்கடி நேரத்தில் இரண்டு ஜட்ஜுகள் இருக்கக்கூடிய இடத்தில் ஒரு ஜட்ஜை போடலாம் என்று சொல்லிக்கொண்டிருக்கக்கூடிய இந்த நேரத்தில் எப்படி இதற்கு என்று ஒரு சப்-ஜட்ஜை போடலாம் என்று

[திரு ம. கமலநாதன்]

[13th March 1968]

கேட்கலாம். அசிஸ்டெண்ட் டெவலப்மெண்ட் கமிஷனர் என்ற ஒரு புதிய உத்தியோகத்தை இப்பொழுது உண்டாக்கி இருக்கிறார்கள். அப்படியே இதையும் செய்யலாம் என்பதை எடுத்துச்சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

1961-62-ல் இந்த மானியத்தின்மீது பேசிய ஒரு காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் இதைப்பற்றி வெகு அழகாக எடுத்துச்சொல்லி இருக்கிறார். அதாவது எந்த விதமான அடிப்படையில் எந்தவிதமான “பிரின்சிபிள்ஸ்” பேரில் பர்மிட் வழங்கப்பட வேண்டும் என்று சட்டம் இருக்கிறது. அந்த அடிப்படையிலேதான் ஆர்.டி.எ. பர்மிட் வழங்க வேண்டுமே தவிர, மற்றபடி உடனடியாக அமைச்சர் கூப்பிட்டுச் சொல்லிவிட்டால் உடனே கொடுக்கவே முடியாது. பர்மிட் கொடுப்பதற்கு “மார்க்ஸ் லிஸ்டம் வைத் திருக்கிறார்கள். புதியதாக பர்மிட்டுகள் எந்த அடிப்படையில் கொடுக்க வேண்டும் என்பதற்கு மார்க்குகள் எந்த அளவுக்குக் கொடுப்பதாக வேண்டுமென்பது நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. வொர்க்ஷாப் இருக்கவேண்டும், லிமிடெட் கம்பெனியாக இருக்கவேண்டும், அனுபவம் இருக்கவேண்டும் இம்மாதிரி ஒவ்வொரு தொகுதிக்கும் மார்க்குகள் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது.” சாதாரணமாக பர்மிட் நியூ என்ட்ரண்டுக்கு கொடுப்பதாக இருந்தால் பதினைந்து மைலுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று இருக்கிறது. ஆனால் கிருஷ்ணகிரி பகுதியில் ஒருவருக்கு முப்பது மைல் அளவிற்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது யாருக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் இப்படிப் பேசிய காங்கிரஸ் உறுப்பினர் தந்தைக்கு ஷே விதிகளை மீறிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அவர் மேலும் இந்த அமைச்சரவையில் பத்து ஆண்டு காலத்திற்கு அமைச்சராக இருந்தவருடைய சம்மந்திக்கு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்த சமயத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அந்த பஸ் முதலாளி ஐந்து பர்மிட்டுகள் வாங்கிய பிறகு என்னால் இந்த பஸ் சர்வீஸை நடத்த முடியாது உடல், நலம் சரியாக இல்லை என்று சொன்னதன் பேரில் அவருடைய பஸ் சர்வீசை பாகப் பிரிவினை செய்து கொடுக்கப்பட்டது. தன் மகனுடன் பாகப்பிரிவினை செய்து கொண்டிருக்கிறார். அந்த முறையில் தன்னுடைய மகனுக்கு பர்மிட்டுகள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதை சர்க்கார் அனுமதித்திருக்கிறது. பாகப் பிரிவினை செய்து கொடுத்த பிறகு மறுபடியும் உடல் நலம் சரியாக இருக்கிறது என்று சொல்லி பஸ் பர்மிட் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார். இந்த வாய்ப்புகளை செதிகளை அரசாங்கம் ஏன் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக 1952 முதற்கொண்டு 1962 வரையில் கொடுக்கப்பட்ட வேரியேஷன்லைப்பற்றி சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இந்த அரசாங்கம் அதற்கு டைரெக்ஷன் கொடுத்திருக்கிறது. 1962 தேர்தலுக்கு முன்னதாக 1961 நவம்பரிலிருந்து 1962 ஜனவரி வரை சுமார் 200 வேரியேஷன்கள் கொடுக்க வேண்டும் என்று டைரெக்ஷன் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. சாதாரணமாக 15 மைலுக்குள்ளதாக இருந்தால் வேரியேஷன் கொடுக்கலாம் என்று இருக்கிறது. அப்படியிருந்தும் கூட 40 அல்லது 50 மைல்களுக்குக்கூட வேரியேஷன்கள் கொடுக்க டைரெக்ஷன் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த எண்ணிக்கை 200 என்று வைத்துக்கொண்டாலும் வேரியேஷன்கள் கொடுக்கப்பட்ட தூரத்திற்கு புதிய பஸ்கள் ஒடினால் ஒரு சீட்டுக்கு ரூ. 45 வீதம் 45 சீட்டுள்ள வண்டி ஒன்றுக்கு 2,000 ரூபாய் வரி மூலமாக வரும். அப்படிப் பார்த்தால் அரசாங்கம் கொடுத்த வேரியேஷன்களில் சுமார் இருபது லட்சம் ரூபாய் வரியாக வருமானம் மூலமாக வந்திருக்கும். அந்த நஷ்டம் இப்பொழுது அரசாங்கத்திற்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. இப்படி நஷ்டம் ஏற்படுவதால் வேரியேஷன்களுக்கு டைரெக்ஷன் கொடுக்கக்கூடாது. புது பஸ்கள் விட்டால் நமக்கு வரி மூலமாக அதிகமாக வருமானமும் வரும். பல தொழிலாளர்களுக்கும் வேலை கிடைக்கும். ஆகவே வேரியேஷன்கள் கொடுப்பதில் கொஞ்சம் நிதானமாக இருக்கவேண்டும் என்பதைப் பணிவன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக மோட்டார் தொழிலாளர்களைப் பற்றிக் கொஞ்சம் சொல்ல வேண்டியதாக இருக்கிறது. மோட்டார் தொழிலாளர்களுக்கு அடிக்கடி விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அந்தக் காலங்களில் மோட்டார் முதலாளி

13th March 1963]

[திரு. ம. கமலநாதன்]

கள் அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிப்பதாக இல்லை. அவர்களிடமிருந்து கேஸ்கள் ஏற்பட்டவுடன் அந்தக் கேஸ்களை அவர்கள் தாங்களாகவே நடத்திக்கொள்ள வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்படி ட்ரைவர்களும் கண்டக்டர்களும் நடத்திக்கொள்ளக் கூடிய வசதிகள் இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அப்பொழுது முதலாளிகள் அந்தக் கேஸ்களை நடத்தக்கூடிய அளவில் இருக்க வேண்டும். அந்த முறையில் முதலாளிகள் தொழிலாளர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கக் கூடிய அளவில் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை இத்துடன் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : ஸார், இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைப் பேசுவதற்கு முன்வருகிறேன். முதன் முதலாக எனது கனியாகுமரி ஜில்லாவில் இருக்கிற சில கஷ்டங்களைப்பற்றி நமது அமைச்சரவைக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும் என்று நான் கூறுகிறேன். ட்ரான்ஸ்போர்ட் பஸ் விட வேண்டும் என்று ஒரு சில இடங்களில் அரசாங்கத்தின் உத்தரவு பிறப்பித்து அவைகள் இயங்கி வருகின்றன. சில தனியாகர்களுக்கு சில இடங்களில் பர்மிட் வாங்க பல விதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன என்பதை முதலில் நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

எனது தொகுதியில் குறிப்பாக நாகர்கோயிலிலிருந்து விரிவான என்கிற ஊருக்கு செல்ல அரசாங்க பஸ் விடுவதாக எல்லா நோடிபிகேஷன்கள் அனுப்பித்தும் இதுவரையில் அங்கு விடுவதற்கு அரசாங்கத்திற்கு வழி இல்லாமலிருக்கிறது. இதற்குப் பின்னால் தனியார்த் துறையில் இயங்கும் பல கம்பெனிக்காரர்கள் இருக்கிறார்கள் என்பதையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்த ரூட்டில் துரிதமாக அரசாங்க பஸ் விட ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன். அந்த ஜில்லாவைப் பொறுத்த வரையில், பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் தேசியமயமாக்கப்படவேண்டுமென்று அங்கே பலர் எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்தின் கொள்கையும் ஒருவாறு அப்படித்தான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆதலால், அதைத் துரிதப்படுத்தவேண்டும் என்பதையும் நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

கண்டக்டர்கள் லைசென்ஸ் வழங்கப்படுவதை இப்பொழுது அந்த ஜில்லாவில் நிறுத்தல் செய்து வைத்திருக்கிறார்கள். அங்கே கூடுதலான வாலிபர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு லைசென்ஸ் வழங்கப்படவேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்து தாவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயத்தை நான் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகின்றேன். இன்டர்-ஸ்டேட் ரூட்ஸ் அந்தப் பகுதியில் அதிகமாக இருக்கின்றன. கோளப் பகுதியோடு தொடர்பு கிடைக்கும் ஜில்லாவாக எங்கள் ஜில்லா இருப்பதால் ஒரு சில இடங்களில் தனியார்த் துறை பஸ்கள் ஆனாலும் சரி, லாரிகளானாலும் சரி, போக் வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. இம்மாதிரி இன்டர்-ஸ்டேட் ரூட்ஸ் ஆக இருப்பதால், இரண்டு ஸ்டேட்களிலும் அவர்கள் வரி செலுத்த வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. இரண்டு ஸ்டேட்களிலும் ஒடக்கூடிய பஸ்களுக்கும் டாக்ஸிகளுக்கும் ஏதாவது விதி விலக்கு அளிக்க முடியுமா என்பதையும் அரசாங்கம் ஆய்ந்து கவனிக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன். லாரி ட்ரான்ஸ்போர்ட் விஷயமாகத்தான் இது மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. நாகர்கோயிலிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கு அடிக்கடி லாரி செல்லவேண்டியிருக்கிற காரணத்தால் பலர் இன்று அதனால் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகையால், அதற்கு ஒரு பரிகாரம் காணவேண்டும் என்பதையும் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அங்கிருக்கும் டாக்ஸிகளில் அதிகமாக உள்ள லீட்களைக் குறைக்க வேண்டும் என்று ஆர்.டி.ஓ. உத்தரவு பிறப்பித்திருக்கிறார்கள் என்று நான் கேள்விப்படுகிறேன். ஏற்கனவே நான்கு லீட்கள் அனுமதித்திருக்கிறார்கள். இதை மூன்று லீட்களாகக் குறைக்கவேண்டுமென்று ஆர்.டி.ஓ. உத்தரவு பிறப்பித்திருப்பதாகக் கேள்விப்பட்டேன். அம்மாதிரி மொஃபைல் இடங்களில் லீட்களைக் கட்டுப்படுத்துவதனால் டாக்ஸிக்காரர்களுக்கும்

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [13th March 1963]

கஷ்டம். பிரயாணிகளுக்கும் கஷ்டம். முன்பிருந்த மாதிரி வேண்டிய வழிவகைகளைச் செய்து தரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம். மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட், ரூல்ஸ், மானியுவல் இன்னும் புதுப்பிக்கப்படாமல் இருப்பதால், அந்தப் பகுதியில் உள்ளவர்களுக்கு என்ன சட்டங்கள் இருக்கின்றன, எந்த ரூலலைப் பார்க்கவேண்டும் என்பதற்கு மிகவும் இக்கட்டான நிலை இருக்கிறது. இங்கே பேசும்போது, ஜீ.ஒ.-வைப்பற்றியும் மாரக் வழங்குவதைப் பற்றியும் பலர் எடுத்துக் கூறினார்கள். இந்த ஜீ.ஒ.-க்களையும், ரூல்ஸ்களையும் எங்கே பார்ப்பது என்று இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களும், குறிப்பாக வழக்கறிஞர்களும் இதிலே கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கும் நிலைமையான் இருக்கிறது. ஆகவே, சென்ட்ரல் ஆக்ட்ஸ், மெட்ராஸ் ரூல்ஸ், அதையொட்டிய ஜீ.ஒ., எல்லாவற்றையும் சேர்த்துத் தனியாக ஒரு புத்தகமாக அமைத்து எல்லோருக்கும் கிடைக்கவேண்டிய வழிவகைகளை செய்து தரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன்.

* திரு. எம். எஸ். மணி : சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தைப்பற்றிப் பலரும் இங்கே பேசியதைக் கேட்டோம். குறிப்பாக, எங்களுடைய நோக்கத்தை நான் சுருக்கமாகச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இந்த மாநிலத்தில் ஒடும் அத்தனை பஸ்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும். அது மட்டுமல்ல. இன்றைய தினம் கஷ்டமாக இருந்தாலும் சிறுசுச் சிறுசு அந்தக் காரியத்திலே ஈடுபடவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன். அப்படிப்பட்ட ஒரு சர்க்காரத் தான் சோஷலிச சர்க்கார் என்று இன்றைய தினம் குறிப்பிடுகிறார்கள்.

குறிப்பாக, தமிழ்நாடு காங்கிரசுக் கட்சியால் வெளியிடப்பட்ட அறிக்கையில் "சோஷலிசம் என்றால் என்ன?" என்ற கேள்வியைக் கேட்டு, அதற்குப் பதில் கொடுக்கும் முகத்தான், "தேசத்தின் தொழில் வளர்ச்சிக்கு மிகவும் முக்கியமான உருக்கு, மின்சாரம், இரசாயனப் பொருள்கள், நிலக்கரி, இயந்திர சாதனங்கள், நில எண்ணெய் போன்றவைகளை உற்பத்தி செய்யக் கூடிய தொழில்கள் அரசினர் வசம் இருப்பதுதான் நாட்டுக்கு நல்லது" என்று அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, அந்த முறையில் பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் தேசிய மயமாக்குவதிலே மிகவும் அக்கறை செலுத்தவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் ரூட்டுகளுக்கு வேறு யாருக்கும் அனுமதி கொடுக்காமல் அரசாங்கமே எல்லா ரூட்டுகளிலும் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் விடவேண்டும். தேசியமயமாக்கும் வரையில் ஒருவர் எத்தனை பஸ்கள் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்பதற்கு ஒரு உச்ச வரம்பு (லீமிட்) இருக்கவேண்டும். உயர்ந்த பட்சமாக ஐந்து பஸ்கள்தான் ஒருவர் வைத்திருக்க வேண்டும். அதற்கு மேல் பர்மிட் கேட்கக்கூடாது என்ற முறை இருக்கவேண்டும்.

புதிய வரிகள் மூலமாக பஸ் கட்டணம் உயராமல் அரசாங்கம் தடுக்க ஆவன செய்ய வேண்டும். கோவை, திருச்சி, திருநெல்வேலி போன்ற ஊர்களில் லாரி பர்மிட் வழங்கப்படுவதில்லை. மாநிலம் பூராவும் லாரி பர்மிட்கள் கொடுப்பதற்கான நிலைமையை உருவாக்க வேண்டும்.

சென்னையில் ரேரீஸ்ட் பஸ் இருப்பதைப்போல, திருச்சியிலும் மதுரை விலும் கன்யாகுமரியிலும் ஒவ்வொரு ரேரீஸ்ட் பஸ் வைத்திருக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

பர்மிட் கொடுக்கும் அதிகாரம் கலெக்டரிடம் இருக்கிறது. கடந்த காலத்தில் இருந்தது போல அட்வைசரி கமிட்டி அமைத்து அதிலே டி.எஸ்.பி., ஆர்.டி.ஓ., மற்றும் லேபர் ஆபீஸர், எம்.எல்.ஏ., எம்.எல்.சி. ஆகியவர்களை உறுப்பினர்களாக்க வேண்டுமென்றும் நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

13th March 1963]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

மோட்டார் வெகிக்ளின்ஸ் ஆக்டானது தனியார்த் துறையில் ஓடும் அத்தனை பஸ்களையும் கட்டுப்படுத்துகிறது. ஆனால், அரசாங்க பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் “அபினை” ஆகவில்லையா என்று தெரியவில்லை. ஓவர்லோடு, ப்ரேக் டௌன் இப்பொழுதெல்லாம் அதிகமாக இருக்கிறது. இவற்றையெல்லாம் ஏன் தடுக்கவில்லை என்பதையும் நான் கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

ரோட் ட்ராபிக் போர்டில் அந்தந்த ஊர்களில் உள்ள லேபர் ஆபீசரையும் தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளையும் உறுப்பினர்களாகச் சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

ஒரு ரூட்டை ஒருவர் வாங்கிய பிறகு அந்த ரூட்டை மற்றவர்களுக்கு விற்கக்கூடாது என்ற முறையை ஏற்படுத்த வேண்டும். ஒருவர் ஒரு பஸ்ஸை 75 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு வாங்கினார் என்றால், வாங்கிய இரண்டு வருஷங்களில் அந்தத் தொகையை சம்பாதித்துவிடுகிறார். அதற்குப் பிறகு ஒரு லட்சம் ரூபாய்க்கோ ஒன்றரை லட்சம் ரூபாய்க்கோ விற்கும் நிலைமையைப் பார்க்கிறோம். ரூட்டை மற்றவர் பெயரில் மாற்றுவதன் மூலமும் லட்சக்கணக்கான ரூபாய் சம்பாதிக்கும் நிலைமையும் இருக்கிறது. ரூட் தேவை இல்லையென்றால், அரசாங்கத்திடம் அதை ரைண்டர் செய்யவேண்டும் என்ற முறையை வைத்து, பிறகு ரூட் மாற்றப்படவேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

திருச்சி நகரம் பெரியதொரு நகரம் என்பது எல்லோருக்கும் தெரிந்ததே. திருச்சியில் பொது பஸ் ஸ்டான்டு இல்லை. அங்கு ஐந்து இடங்களில் பஸ் ஸ்டாண்டுகள் இருக்கின்றன. அந்த ஐந்தையும் ஒன்றாக்கும் நிலைமையில், திருச்சி ஜங்ஷனுக்குப் பக்கத்தில், கவர்ன்மென்ட் ட்ரான்ஸ் போர்ட் கட்டிடம் கட்டப்பட்டிருக்கிறதே அந்த இடத்திற்குப் பக்கத்தில் பொது பஸ் ஸ்டான்டு ஒன்றைப் பெரியதாகக் கட்ட வேண்டும். நகராட்சி மன்றத்தில் இதைப்பற்றி அவர்கள் ஒரு திருப்திகரமான முடிவுக்கு வரவில்லை. பல இடங்களில் கட்டவேண்டுமென்ற அபிப்பிராய பேதம் இருந்ததால், அரசாங்க அளவில் ஒரு கமிட்டியை அமைத்து, திருச்சியில் ஒரு பொது பஸ் ஸ்டான்டைக் கட்டிக்கொடுக்க அரசாங்கம் நல்ல ஆலோசனையைத் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, இந்த அளவோடு என் உரையை முடிக்கின்றேன்.

திரு. வை. சங்கரன் : தலைவர் அவர்களே, நம் ராஜ்யத்தில் பஸ் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. மற்ற ராஜ்யங்களோடு நம் ராஜ்யத்தைப் போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தமாக ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் உண்மையிலேயே நம் ராஜ்யம் முன்னணியில் இருக்கிறது என்பதைக் குறித்து நாம் பெருமைப்படவேண்டும்.

பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்த வரையில் அதிகமாகக் குறைகள் இல்லையென்றாலும், லாரிகள் சம்பந்தமாக உள்ள சில குறைபாடுகளை இங்கே நான் குறிப்பிடவேண்டியிருக்கிறது. எந்த ரோடு விபத்தை எடுத்துக் கொண்டாலும், அதில் ஒரு லாரி சம்பந்தப்பட்டிருக்கும். விபத்துக்குக் காரணம் இரண்டு பக்கங்கள் இருக்கும்போது, அதில் ஒன்று நிச்சயமாக லாரி சம்பந்தப்பட்டிருக்கும் என்பதை நாம் பார்க்கிறோம். லாரிகளினால் ஏற்படும் விபத்தைச் சர்க்கார் கவனித்து, அதற்குப் பரிசாரம் கண்டுபிடிக்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன். டி.வி.எஸ். கம்பெனியார் போன்ற பஸ் ஆபரேட்டர்கள் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு, ஒரு மொகானிகல் டிவைஸ் வைத்திருக்கிறார்கள். ஒரு குறிப்பிட்ட வேகத்திற்குமேல் லாரிகள் செல்ல முடியாத அளவுக்கு மொகானிகல் டிவைஸ் லாரிகளில் பொருத்த ஏற்பாடு செய்வது நாம் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன். இப்படிச் செய்ய வேண்டாமென்றால், வேகத்தை ரிகார்டு செய்யக்கூடிய சாதனத்தையாவது வைக்க வேண்டும். இப்படிச் செய்து, “ஓவர்ஸ்பீட்”-ஐக் குறைத்து, விபத்துக்களைத் தவிர்க்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன். லாரிகள் நல்ல முறையில் மெயின்டைன் செய்யப்பட்டிருக்கவேண்டும். லாரிகளை நல்ல முறையில் ஓட்டத் தெரிந்தவர்களாகப் பார்த்து டிரைவர்களாகப் போடவேண்டும். லாரிகளை ஓட்டுகிற டிரைவர்

[திரு. வை. சங்கரன்]

[13th March 1963]

களுக்கு உடனடியாக லைசென்ஸ் கொடுக்காமல், நன்றாகத் சோதித்துப் பார்த்து, நல்ல அனுபவம் பெற்றவர்களுக்கே கொடுக்கப்படவேண்டும். இதுமட்டுமல்லாமல், நான் ஏற்கனவே பல முறை இந்த மன்றத்தில் சொன்னதுபோல, 100 மைல்களுக்குத்தான் ஒரு ட்ரைவர் லாரி ஓட்ட வேண்டும், அதற்குப் பிறகு வேறு டிரைவர் மாற்றப்படவேண்டும். இப்படி செய்தால் லாரிகளினால் ஏற்படும் விபத்துக்களைக் கூடுமான வரையில் தடுக்க முடியும் என்று சொல்லி, அதற்கான வழிவகைகளை அரசாங்கம் செய்ய வேண்டுமென்றும் நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

12-00
ஊ. அடுத்தபடியாக எங்களுடைய ஊரிலே புதிதாக வைகையின்மேல் பாலம் திறக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை வரவேற்கிறோம். ஆனால் எக்ஸ் பிரஸ் பஸ்களைத் தவிர மற்ற பஸ்களை அதில் விடுவதில்லை. மதுரையில் நூற்றுக்கணக்கான பஸ்கள் அந்த வழியாகப் போவதற்குப் பதில் சுற்றிக் கொண்டு போவதால் மக்களுடைய நலனை உத்தேசித்து எல்லா பஸ்களையும் அவ்வழியே விட, தக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் பஸ் டிக்கட் முன்சூட்டியே வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். ரெயில்களே டைம் டேபிளைப்போல பஸ் டைம் டேபிள் தயாரிக்கப்படவேண்டும். இன்னும் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் பொதுமக்களுக்கு வேண்டிய அமினிடில் பெருகவேண்டும். மேலும் ஹரிஜனங்களுடைய பொருளாதார நிலைமையை உயர்த்துவதற்காக புது ஈட்டுகள் வழங்கப்படுவது என்றால் அதை ஹரிஜன சமூகத்தைச் சேர்ந்தவருக்கே கொடுக்க கூடுமானவரை சலுகை காட்டவேண்டும். அப்போதுதான் அந்தச் சமூகம் பொருளாதாரத் துறையில் முன்னேற்றம் பெற வழியேற்படும் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வாகன இலாகா மானியக் கோரிக்கையின்மீது காலம் இல்லாததனால் சில யோசனைகளை மட்டும் கூறி முடிக்கிறேன். முதலாவதாக இன்றைக்கு வரிப் பணத்தை அவர்கள் டிரஷரியில் கொண்டுபோய்க் கட்ட வேண்டி இருக்கிறது. அதனால் காலதாமதம் ஆகிறது. இனி அந்த அந்த ஆர்.டி. ஒ. ஆபீஸ்களிலேயே வரிப் பணத்தை வசூல் செய்ய வசதி செய்தால் நன்றாக இருக்கும். டிரஷரியில் இருக்கக்கூடியவர்களும் இன்றைக்கு வேலைப் பளு வினால் இல்லாத வேலையையெல்லாம் எங்கனிடம் ஒப்படைக்கிறார்கள் என்று குறைபட இடமிருக்கிறது. அது இல்லாமலும் போகும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இன்றைக்கு மோட்டார் தொழிலில் ஈடுபட்டுக்கொண்டிருக்கிறவர்களில் பெரிய ப்ளீட் ஒன்றைத்தவிர மற்றச் சிறியவர்கள் எல்லாம் மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். போன தடவை நாம் வரி போட்டோம். இந்தத் தடவை பெட்ரோல் விலை, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை உயர்ந்திருக்கிறது. அதனால் எடுத்த ஈட்டுக்களைக்கூட நடத்த முடியாமல் சரண்டர் செய்யும் நிலை வந்திருக்கிறது. குறிப்பாக ஒன்றிரண்டு ஈட்டு மிகவும் லாபகரமாக இருக்கும். சில ஈட் நஷ்டத்தில் ஓடும். இருந்தும் ஒன்றிலிருந்து வரும் லாபம், இன்னொன்றின் நஷ்டத்தை ஈடுகட்டிக் கொண்டுபோகும். இப்போது அதிக வரி போட்டு, செலவினங்களும் அதிகரித்துக்கொண்டு வருவதனால் லாபமில்லாத ஈட்டுகளை சரண்டர் பண்ண முன்வருகிறார்கள். நீலகிரி மாவட்டத்தில் இப்போது 2 ஈட் சரண்டர் பண்ணப்பட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. இதனால் அந்த இடங்களில் உள்ள மக்கள்தான் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே கனம் அமைச்சர் அவர்கள் வருமானம் இல்லாத ஈட்டுகளிலாவது பஸ் முதலாளிகளுக்கு என்ன என்ன சலுகை அளிக்கலாம், அவர்களுடைய கஷ்டத்தை எந்த எந்த வகையில் குறைக்கலாம் என்று பரிசீலனை செய்ய வேண்டும்.

அதேபோல இன்றைய தினம் லாரி சொந்தக்காரர்கள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். லாரியை சாதாரணமாக நடத்துகிறவர்கள் இன்றைய தினம் பல தொல்லைகளுக்கே உட்பட்டு அதை நடத்துகிறார்கள். பஸ்ஸைக்

13th March 1963] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

காட்டிலும் லாரிக்கு அதிகமான வரி போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே மாகாணம் பூராவும் ஓடக்கூடிய ஒரு சலுகையையாவது அவர்களுக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் அதிக வருமானம் தேடித்தரக்கூடிய இலாகா அது. ஆனால் மிகக் குறைந்த செலவே நமக்கு ஆகக்கூடிய இலாகா. நான் முன்பே சொல்லியிருக்கிறேன், ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ்களுக்குப் போனால் உட்காரக் கூட நாற்காலி போன்ற வசதிகள் இல்லை. ஆகவே அங்கே மிக நல்ல வசதிகள் செய்துகொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் லிமிடெட் கம்பெனி சம்பந்தமாக மார்க் கொடுப்பது திருத்தி அமைக்கப்படவேண்டும். அதுபற்றி ஒரு வழக்கு எழுந்தது.

SRI K. A. MATHIALAGAN rose

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI: I know the matter is sub judice. I know it much better than the hon. Gentleman Sri K. A. Mathialagan. Let him not arrogate it to himself.

ஆகவே இதுபற்றியும் கவனம் செலுத்த வேண்டும். மேலும் புது ரூட் வழங்குவது 15 மைலில் இருந்து 20 மைல் ஆகவேண்டுமென்று கேட்கிறோம். 15 மைல்களுக்குள் என்றால் டவுன் ரூட்டுகளுக்குத்தான் வரும். டவுன் ரூட்டுகளை நியூ எண்ட்ரெண்டுக்குக் கிடைக்காது. ஆகவே புதிதாகக் கொடுக்கக் கூடிய ரூட்டுகள் 20 மைல்வரை கொடுக்கவேண்டும். சபரணம் சென்னை மாகாணத்தைப் பொருத்தவரையில் தனிப்பட்டவர்கள் நம் மாநிலத்திற்கு பெருமை தரக்கூடிய வகையில் நல்ல பஸ்களை ஓட்டி வருகிறார்கள். அவர்களுக்கு மேலும் பல வசதிகளைச் செய்து தருவதும், அதனால் நம் மாநில மக்கள் நன்மை அடையும்படி செய்வதும் அரசாங்கத்தின் கடமையாகும்.

இன்னும் சில அப்டிமினிஸ்ட்ரேடிவ் சிக்கல்கள்கூட நீக்கப்படவேண்டுமென்று நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். புது ரூட் திறப்பது என்றால் ஆர்.டி.ஓ. தான் அதைப் பரிசீலனை செய்து, அதன் நன்மை தீமைகளை ஆராய்ந்து இந்த ரூட் திறக்கப்படலாம் என்று சிபார்சு செய்கிறார். ஆனால் அது இங்கே சென்னை டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் ஆபீஸ் வந்து அவர் உத்தரவு போடவேண்டுமென்று இருக்கிறது. இதனால் காலதாமதமாகிறது. ஆகவே, ஆர்.டி.ஓ. பார்த்து ஒரு புது ரூட் திறப்பதற்கு அவசியம் என்று கருதினால் உத்தரவு கொடுக்கலாம் என்றே செய்யலாம். வேண்டுமானால் அவர் உத்தரவுக்குமேல் அப்பீல் செய்துகொள்ள இங்கே வரும்படி செய்தால் போதுமா. இதையும் அலோசித்து முடிவு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. எஸ். மாதவன் : மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின்மீது பேசும்போது சில கனம் அங்கத்தினர்கள் பர்மிட் கொடுக்கும் முறையில் நிர்வாக அதிகாரியைக் கலெக்டராக வைப்பதா, வேண்டாமா என்பதைப் பற்றிச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். இது 1957-ம் ஆண்டு விவாதிக்கப்பட்டதாகும். எங்களுடைய கொள்கை என்னவென்றால் மத்திய சர்க்காருடைய சட்டப்படி இதற்கென்று தனியாக ஒரு ஸ்தாபனத்தை அமைத்து அதற்கு சார்மென்ட் என்று நியமித்து—அந்த சார்மெனுக்கு நீதிபதியின் அனுபவம் இருக்க வேண்டும்—அவருக்கு உதவியாக இன்னும் சில பேர்களை நியமிக்க வசதியிருக்கும்படி நமது மாநிலத்திலும் மாற்றியமைக்கப்படவேண்டும் என்று கருதுகிறோம். ஆனால் அரசாங்கம் கலெக்டரிடமே அப்பொறுப்பை ஒப்படைத்த காரணத்தினால் அவர்களுக்கு ஏற்பட்ட அனுபவம் என்னவென்று தெரியவேண்டும். கலெக்டர் ஏற்கனவே பல பொறுப்புடையவராக இருக்கிறார். ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களினால் அவருடைய வேலை நிறைய ஆகியிருக்கிறது. இந்த அதிகாரத்தையும் அவரிடமே ஒப்படைப்பதற்குப் பதிலாக நல்ல முறையில் அவ்விளாகா இயங்க, அதனால் மக்களுக்கு நன்மை ஏற்படக்கூடிய வகையில் அதைத் தனியாகவே ஒரு ஸ்தாபனமாக அமைக்கவேண்டும் என்று குறிப்பிட்டோம். அப்படிச் செய்தால் மற்ற மாநிலங்களைப் போல இந்த மாநிலத்திலும் செயல்பட ஒருவாய்ப்பு இருக்குமா என்பதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலிக்க

[திரு. எஸ். மாதவன்]

[13th March 1963]

வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுவும் சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த அளவுக்கு நிர்வாகத் துறையிடமிருந்து எடுத்து போலீஸ் துறையிடத்தில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இதுமாதிரி எந்த மாகாணத்திலும் இல்லை என்று கருதுகிறேன். இதனால் எத்தனையோ இடையூறுகள் ஏற்படுகின்றன. உதாரணமாக ஒரு போலீஸ் அதிகாரி ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டரிடம் வந்து ஊர் சுற்றிப் பார்க்க ஒரு காருக்கு ஏற்பாடு செய் என்பார். இவர் கார் வசதி பண்ணித்தரவேண்டும். அதே சமயம் போலீஸ் லி.ஐ.டி. ஒருவர் இவர் லஞ்சம் வாங்குகிறாரா என்று ரகசியமாக விசாரணை செய்வார்கள்.

இந்த இரண்டு துறைகளும் போலீஸ் துறையிடம் கொடுத்திருக்கும் காரணத்தினால் லஞ்சம் வாங்குகின்றார்களா என ஒரு பக்கம் கண்காணிப்பு. இன்னொரு பக்கம் தங்களுக்குக் கார் வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். அவர்களுக்குக் கார் கொடுக்க வேண்டுமென்றால் நிச்சயமாகப் ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர் ஏதாவது ஒரு முறையைப் பின்பற்றித்தான் கொடுக்கவேண்டும். போலீஸ் துறையிடம் அந்த அதிகாரம் கொடுக்கப் படாமல் நீதித் துறையிடம் இருப்பவர்களிடம் அந்த அதிகாரம் கொடுக்கப் பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்குத் தற்போது ஏராளமான அதிகாரம் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆர்.டி.ஓ-க்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கக் கூடிய அதிகாரத்தைவிட ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு அதிக அதிகாரம் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அவர்கள் மதிப்பிலே, கவரவத்திலே, சம்பளத்திலே குறைந்தவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக, ஊழல்கள் ஏற்பட்டு வருவதை அனுபவத்தில் காண்கிறோம். ஒன்று, ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்களுடைய அதிகாரத்தைக் குறைக்க வேண்டும், அல்லது அவர்களுடைய தகுதியை உயர்த்த வேண்டும். அவர்களை "கெஜட்டெட் ஆபீசர்"களாக மாற்றிவிட்டாலும் கூடப் பரவாயில்லை.

நிர்வாகத் துறையைப் பொறுத்தவரை டிரான்ஸ்போர்ட் நிர்வாகத் துறை மேலும் மேலும் வளர்ந்து கொண்டே வருகிறது. அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் தனியாக ஒரு டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரை நியமிப்பதைப் பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்போது போர்டு மெம்பர் ஒருவர் டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனராக இருக்கிறார். இப்போது உள்ள கமிஷனர் அவருக்கு இருக்கும் பல அதிகாரங்களோடு இந்த அதிகாரத்தையும் பெற்றிருக்கிறார். இந்த நிலை மாறி இந்தத் துறை நல்லபடி செயல்பட வேண்டுமானால், தனிக் கமிஷனரை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

பிளானிங் அண்டு டெவலப்மென்ட் என்று சொல்லி, ஆர்.டி.ஓ. தகுதியுடன் ஒரு அதிகாரியைப் போட்டிருக்கிறார்கள். மாவட்ட-ஆர்.டி.ஓ.-க்கு சமமாக பிளானிங் அண்டு டெவலப்மென்ட் அதிகாரி அந்த அதிகாரத்தைப் பெற்றிருக்கும் காரணத்தால் இந்தத் துறை சரியானபடி செயல்படவில்லை என்று தெரிகிறது. அதையும் மாற்ற முயல் வேண்டும்.

"ஸ்டேட் வைரல் பரமிட்ஸ்" என்று சொல்லும் வகையில், லாரி உரிமையாளர்களைப் பொறுத்த வரை இந்த மாநிலம் முழுவதும் ஒட்டக் கூடிய அளவிற்கு லைசன்ஸ் வழங்கும் முறையை இந்த அரசாங்கம் பின்பற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் பிரயாணக் கட்டணத்தை ஒவ்வொரு உரிமையாளரும் ஒவ்வொரு விதமாக நிர்ணயிக்கிறார்கள். இதற்குக் கட்டு திட்டமே இல்லை. இந்த அளவுக்கு மேல் கட்டணம் இருக்கக் கூடாது என்றுதான் இருக்கிறதே தவிர, ஒவ்வொரு பகுதியிலும் பஸ்ஸுக்கு பஸ் கட்டணங்கள் வேறுபடுகின்றன. இதைக் கண்டிப்பாகத் திருத்த வேண்டும். பழைய காலத்தைப் போல், மக்கள் பஸ்விலே ஏறவேண்டுமென்பதற்காகக் கட்டணத்தைக் குறைக்கவேண்டுமென்ற நிலை மாறிவிட்டது. மக்கள் இப்போது எப்படியும் பஸ்விலே ஏறித்தான் திரவேண்டுமென்ற சூழ்நிலை இருக்கும்

13th March 1963]

[திரு. எஸ். மாதவன்]

காரணத்தால், ஒரே ரூட்டில் ஓடுகின்ற பஸ்களில் கட்டண விசிடங்கள் வேறுபாடான நிலையில் இருப்பதை மாற்றியமைப்பதில் அதிகாரிகள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைய தினம் பஸ் ரூட்டுகளுக்குக் கொடுக்கக் கூடிய பஸ் பர்மிட்டுகளை விற்கக் கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதையும் மாற்றியமைக்க வேண்டும். சிறிய பஸ் முதலாளிகளுக்குப் பஸ் ரூட் கொடுப்பதில் காண்பிக்கக் கூடிய சலுகையைக் கொண்டு அவர்கள் பஸ் ரூட்டுக்குப் பர்மிட் வாங்கிக் கொண்டு இரண்டு ஆண்டுகள் கழித்து வற்று விடுகிறார்கள். அவர்கள் பஸ்ஸை விற்குமும், பஸ் ரூட் பர்மிட்டை விற்க முடியாத நிலைமையில் மாற்றம் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புதிய வரிகளைச் செயல்படுத்துவதற்காகவும், ஏற்கனவே உள்ள வரிகள் செலுத்தப்படாமல் இருந்தால் அதை வசூலிப்பதற்காகவும் இந்தத் துறையிலே புதிய உத்தியோகங்களை அரசாங்கம் ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. புதிய உத்தியோகம் கொடுக்கப்பட்டவர்களுக்காக ஏற்படக் கூடிய செலவைக் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால், அதற்கும் புதிய வரியின் மூலம் கிடைக்கும் வரிப் பணத்திற்கும் சம்பந்தமே இல்லாத அளவுக்குச் செலவு அதிகமாகியிருக்கிறது.

குறைந்த எண்ணிக்கையுள்ள பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களுக்கு வாய்ப்பு கொடுக்க வேண்டுமென்ற காரணத்தினால், அந்த பஸ் முதலாளிகள் நல்ல முறையிலே பஸ்களை நடத்தக் கூடிய சூழ்நிலை இல்லை. அவர்களுக்கு வாய்ப்புக் கொடுத்தாலும் நல்ல முறையிலே பஸ்களை ஓட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கனம் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையில், இந்த இலாகாவை நிர்வகிப்பதற்காக, ஓடுகின்ற பஸ்களைக் கண்காணிப்பதற்காக ஏற்படுகின்ற செலவு தான் கோரப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக உத்தியோகஸ்தர்கள் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்கும் சம்பளம் மற்றச் செலவுகளுக்காகத் தான் இந்தக் கோரிக்கை இந்தச் சபைமுன் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. சென்ற ஆண்டிலே ஒதுக்கப்பட்ட தொகையைக் காட்டிலும் இந்த ஆண்டிலே ஏன் அதிகமான தொகை கோரப்பட்டிருக்கிறது என்று முதல் முதலிலே விவாதத்தைத் துவக்கி வைத்த கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் கேட்டார்கள். அதற்கு முக்கியமான காரணம், தற்போது வரிகளை அதிகரித்திருக்கிறது. வரிகளைச் சரியாக வசூலிக்கக் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. மேலும் போக்குவரத்தில் விபத்துக்கள் இல்லாமல் கவனிப்பதற்காகவும் செலவினங்கள் அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

தற்போது ரூட்டுகள் கொடுப்பது பற்றிக் கவனிக்கத் தனியாக ஒரு இலாகா இருக்கிறது. மாநில வகையிலே இலாகா இருக்கிறது; மாவட்ட வகையிலும் இலாகா தனியாக இருக்கிறது. ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபீசர் என்று ஜில்லா அதிகாரி இருக்கிறார். சில இடங்களில் உதவி அதிகாரிகளும் போடப்பட்டிருக்கிறார்கள். இப்போது ரீஜனல் டிரான்ஸ் போர்ட் அத்தாரிடி என்பது கலெக்டர் ஒருவரேதான். ரீஜனல் டிரான்ஸ் போர்ட் ஆபீசர் இப்போது காரியதரிசியாக இருக்கிறார். முன்பு இதற்காக ஒரு கமிட்டி இருந்தது. அதிலே போலீஸ் சூப்பிரண்டண்ட் இருந்தார். உத்தியோகப் பற்றல்லாதவர்களும் இருந்தார்கள். அந்த முறையில் நடப்பதில் சில சிக்கல்கள் இருப்பதை அனுபவத்தில் கண்டு, இப்போது கலெக்டரிடமே அந்தப் பொறுப்பு இருக்கட்டும் என்று அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. “ஏன் நிர்வாக அதிகாரியை இதிலே போட வேண்டும்? மாவட்ட ரீதியிலே ஒரு நீதிபதியைப் போடலாமே!” என்று சொன்னார்கள். ஒரு பஸ் ரூட் கொடுப்பது, விஸ்தரிப்பது, “வேரிங்ஷன்” கொடுப்பது போன்றவற்றுக்கெல்லாம் பல விஷயங்களைத் தெரிந்திருக்க வேண்டும். மாவட்டத்தின் தேவை மக்கள் கோருகின்ற கோரிக்கை, தனிப்பட்டவர்கள் கோரிக்கை—தனிப்பட்டவர்கள் விருப்பமல்ல—பொதுவாக மக்கள் என்ன வேண்டுமிறார்கள் என்பதையெல்லாம் நன்றாகக் கவனித்து முடிவு எடுக்கவேண்டும். நீதிபதி என்ற ஹோதாவில் பேப்பரைப் பார்த்து விட்டு முடிவு எடுத்தவிட

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [13th March 1963]

முடியாது. அந்த நிலைமையில் பார்க்கும் போது கலெக்டரை விடச் சிறந்த அதிகாரி வேறு யாரும் இருக்க முடியாது என்பதைக் கனம் அங்கத்தினர்கள் ஒப்புக் கொள்வார்கள். பல்கள் ஒடுகின்றன என்றால், மக்களுடைய வசதிகள் கவனிக்கப்படுகின்றனவா, விபத்துக்கள் தவிர்க்கப்பட்டு வருகின்றனவா, போன்றவற்றையெல்லாம் கூடக் கவனித்து முடிவு செய்ய வேண்டியிருப்பதால் அந்தப் பொறுப்பு கலெக்டர் அவர்களிடத்தில் இருப்பதுதான் நல்லது என்பது இந்த அரசாங்கத்தின் கருத்து. கலெக்டர் அவர்களின் முன்பு வழக்கறிஞர்கள் வந்து வாதாடுகிறார்கள். நீதிபதிகளாக நியமிக்கப்படுகின்றவர்களுக்கும், வழக்கறிஞர்களாக வாதாடுகிறவர்களுக்கு மட்டுந்தான் இன்றைய தினம் சட்டம் தெரியும் என்ற நிலை இல்லை.

கலெக்டர்களும், மற்ற அதிகாரிகளும் எவ்வளவோ சட்டங்களைக் கற்றுணர்ந்து அதன்படி நடந்து கொள்ள வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் எவ்வளவோ தீர்ப்புக்கள் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. சென்னை நகரில் கௌரவ மாஜிஸ்ட்ரேட்ஸ் என்று எவ்வளவோ பேர்கள் இருக்கிறார்கள், மாவட்டங்களிலும் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் சீரிய வகையில் நீதி செலுத்தி வருகிறார்கள் என்பது அங்கத்தினர்கள் அறிந்ததே. ஆகவே கலெக்டர் ஆர். டி. ஏ.-ஆக இருப்பதை மாற்றுவதற்கில்லை என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரை கலெக்டர் கூட இல்லை. போலீஸிடம்தான் இது ஒப்புவிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று ஒரு கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார்கள். சென்னை நகரம் பொறுத்தமட்டில் இங்கு முற்றிலும் தேசிய மயமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. பஸ் ரூட்டைப் பொறுத்த மட்டில். வெளி ஊர்களிலிருந்து வருகிற பஸ்கள் தான் இங்கு வருகின்றன. இவைகள் ரெஜிஸ்டர் செய்யப்பட்டு வேண்டியது வெளி ஊர்களில். சென்னை நகரம் சம்பந்தப்பட்ட வரை ரூட் கொடுக்கும் பிரச்னை இல்லை. சென்னை நகரில் பஸ் சர்வீஸை சர்க்கார் நடத்துகிறது. இங்கு வேறு பல காரியங்கள் கவனிக்கப்பட வேண்டும். முக்கியமாக டிரபிக். டிரபிக் என்று தனி இலாகாவே போலீஸில் இருக்கிறது. அதை விரிவு படுத்தவேண்டுமென்றுகூட கனம் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். போலீஸாரே இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று இந்த ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு நடைமுறையில் இருக்கிறது. இதையும் மாற்ற வேண்டிய அவசியம் இல்லை. இது சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் போதாது அல்லது இதில் அதிகக் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று குறிப்பிடப்பட்டது. அது அப்போதைக்கப் போது கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது. பல கட்டணங்கள் பற்றி குறிப்பிடப்பட்டது. கட்டணம், அதிகப் பச்சம் இவ்வளவுக்கு மேல் போகக் கூடாது என்று வைத்திருக்கிறோம். ஒரே போட்டாக வைக்க வேண்டுமென்றால் வெவ்வேறு மைல், வெவ்வேறு வகையில் ஒட்டுவது இப்படி பல வகைகள் இருக்கின்றன. அதிக பச்சம் இவ்வளவிற்கு கூடுதலாக இருக்கக் கூடாது என்று சட்டம் செய்வது முறையே தவிர இந்தக் கட்டணம்தான் போட வேண்டுமென்றால், சட்டத்தில் குறிப்பாக இன்னினை வகையில் என்று விவரிக்கக் கூட முடியாது போய்விடும். பலவிதமான பஸ்கள் பலவிதமான ரூட்களில் ஒடுகின்றன. அதிக பச்சம் இவ்வளவு என்று போடப்பட்டிருக்கிறது. போட்டி காரணமாக கட்டணத்தைக் குறைத்தால் ஏறுகிறவர்களுக்கு லாபம். சில சமயம் குறைக்கிறார்கள். சில சமயங்களில் அதிகப்படுத்துகிறார்கள். அதிகப்படுத்த வேண்டிய நிமித்தம் இருந்தால் அதிகப்படுத்துகிறார்கள். போட்டி காரணமாக அவர்கள் அவசியம் இல்லாமல் அதிகப்படுத்த மாட்டார்கள். ஆனால் இந்த வரம்பிற்குள்ள்தான் அதிகப்படுத்தலாம். இப்போது மத்திய அரசாங்க வரிகள் காரணமாக டீஸல், பெட்ரோல், மோட்டார் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இதற்கெல்லாம் இப்போது கொஞ்சம் செலவு அதிகமாகிறது என்று சொன்னார்கள். அது வேறு விஷயம். அது இந்த விவாதத்தில் கவனிக்கக்கூடிய விஷயம் அல்ல. ரூட்கள் கொடுப்பது கலெக்டர் ஆர்.டி.ஏ.-யாகக் கொடுக்கிறார் என்றால் அதற்கு மேல் அப்பீல் இருக்கிறது. டிரான்ஸ்போர்ட் டிரிப்யூனல் ஒரு ஜில்லா நீதிபதிதான். ஆர்.டி.ஏ. கொடுக்கும் பெர்மிட் அல்லது லைசன்ஸ் மாற்றப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். உயர் நீதி மன்றத்தில்கூட ஒரு நீதிபதி கொடுத்த தீர்ப்பை இன்னொரு நீதிபதி மாற்றுகிறார். அவரவர்களுக்கு நியாயம் என்று தோன்றுவதைச் செய்கிறார்கள். ஒரு நீதிபதி ஒரு தீர்ப்பு கொடுக்கிறார்.

13th March 1963] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

அதே அந்தஸ்தில் உள்ள வேறு ஒரு நீதிபதி அப்பீலில் உட்கார்ந்து அத் தீர்ப்பை மாற்றுகிறார்கள் என்றால் அவர் முன்பு கொடுத்த தீர்ப்பு தவறு என்றோ அல்லது அவர்கள் வேண்டுமென்று தவறான தீர்ப்பு கொடுத்தார்கள் என்றோ எப்படிச் சொல்ல முடியும்? இரண்டாவது நீதிபதி அதை மாற்றியிருக்கலாம். அதற்கு மேலும் அதை உயர் நீதிமன்றம் மாற்றலாம். ஆக அவரவர்களுக்கு தோன்றுகிறபடி, அவர்களுக்கு சரியானது என்று தோன்றியபடி நீதி செலுத்துகிறார்கள். வேண்டுமென்றே தவறுகள் செய்கிறார்கள் என்றால் அது கவனிக்கப்பட வேண்டிய விஷயம். ரூட்கள் கொடுப்பதில் தாட்சணியப்படுகிறார்கள் அல்லது வெளியிலிருந்து செல்வாக்கை உபயோகப்படுத்துகிறார்கள் என்றெல்லாம் வழக்கம் போல் சொல்வது ஒரு வகையிலும் சரி அல்ல. நியாயமல்ல, அது ஒரு பிரமையே. தங்களுக்கு கிடைக்காவிட்டால் எவ்வளவோ எல்லாம் சொல்கிறார்கள். நான் இதைப் பற்றிச் சொல்லவில்லை. தங்களுக்கு கிடைக்காவிட்டால் பலர் அபாயம்தான் சொல்லத் தயாராயிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் அன்றாடம் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறேன். அவர்களுக்கு கிடைக்கவில்லை, இன்னொருவருக்கு கிடைத்து விட்டதே என்ற பொருள்தான். ஆகவே தாட்சணியப்படுகிறார்கள், செல்வாக்கு உபயோகப்படுத்துவதினால் கொடுக்கிறார்கள் என்றெல்லாம் சொல்வது தவறு. பின்னர் ஸ்டே ஆர்டர் பற்றி சொல்லப்பட்டது. இந்த அரசாங்கம் இப்போது சாதாரணமாகக் கொடுப்பதில்லை. முன்பு அந்த அதிகாரம் இருந்தது. அதையொட்டி சில புகார்கள் வந்தன, சில ரெபர்சென்டேஷனஸ் வந்தன, அதைப் பார்த்து சில உத்தரவுகள் போட்டோம். ஆனால் அதற்கு மேல் இந்த அரசாங்கம் தலைமாடு வேண்டாம் என்று கொள்கையை இப்போது அரசாங்கம் அனுசரித்து வருகிறது. எல்லாம் பரிபூரண முடிவு செய்யப்டும், கோர்ட்டரை முடிவு செய்யப்டும் என்று இருக்கிறது. முன்பு போடப்பட்ட உத்தரவுகளை ஒவ்வொன்றாக வெக்கேட் செய்ய கோர்ட்டாரே முடிவு செய்யப்டும் என்று விடப்பட்டு வருகிறது. வெக்கேட் செய்வதில் ஒன்றிரண்டை முடிவு செய்யாமல் இருக்கலாம். உத்தரவு போடப்பட்டிருக்கிறதென்றால் அதை இஷ்டம் போல் மாற்றுவதில்லை. அவற்றை மேலும் நன்கு பரிசீலித்து மாற்றுவது பற்றி முடிவு செய்யலாம் என்றுதான் இப்போது கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது. லாரிகளை இரவு நேரங்களில் ஓட்டுவதைத் தடை செய்வது பற்றி குறிப்பிடப்பட்டது. இதில் பல இடைச்செல்கள் இருக்கின்றன. பங்களூர் போன்ற தூர இடங்களிலிருந்து நமக்கு இரவில் பல பொருள்கள் வரவேண்டியிருக்கின்றன. பழம் போன்ற அழகுப் பொருள்கள் இரவில் வந்தால்தான் அவை பயன்படும். லாரிகள் இரவில் ஓடுவதால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்று சொல்லப்பட்டது. பகலில் ஓடினால் பகலில் விபத்துக்கள் ஏற்படும். ஸ்பீடாக் குறைக்க வேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டது. அதில் அரசாங்கத்திற்கும் அக்கறை இருக்கிறது. அது சலபமாக குறைக்கக் கூடியதல்ல. அதிலும் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. 50 மைல் களுக்கு ஒரு இடத்தில் கண்காணிக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். 25 மைலில் கூட கண்காணிக்கப்பட்டு வருகிறது. லாரி ஓட்டுபவர்கள் மக்களைப் பாதுகாக்கும் பொறுப்பு நமக்கும் இருக்கிறது என்று உணர வேண்டும். விளக்குகள் பற்றிச் சொன்னார்கள். மெர்க்குரி விளக்குகள் வேண்டாமென்று சொன்னார்கள். லாரிகளை வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள், 'ராஷாக்' ஓட்டுகிறார்கள், விளக்குகளை டிம் செய்வதில்லை என்று சொன்னார்கள். இரவு லாரிகளில் வெளிச்சம் இருந்தால் எதிரிலே வருகிறவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். வெளிச்சம் குறைவாக இருந்தால் ஓட்டுகிறவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். சில சமயங்களில் விளக்கு மங்கி விட்டால் டரைவர்கள் கஷ்டப்பட வேண்டியிருக்கிறது. டிரைவர்கள் ஓட்டுவதில் கவனமாக இருக்க வேண்டும். பிரயாணிகளும் இவர்களுடன் பேசக் கூடாது. கண்டக்டர் மட்டுமல்ல. மற்றவர்களும் டிரைவருடன் பேசக் கூடாது. இவையெல்லாம் கவனிக்கப்பட்டுவருகிறது. வேரியேஷன் பற்றிச் சொன்னார்கள். இதை ஒரு விதியாக வைத்துக் கொள்ள முடியாது. மனதில் ஒன்றை வைத்துக் கொண்டு சொல்லக்கூடாது. மக்களுக்கு எவ்வளவு சிறந்த சேவை புரியப்படுகிறது என்ற அடிப்படையில் ஆராய்ந்து முடிவு செய்யப்படுகிறது. பின்னர் பஸ்களை நாஷனலைஸ் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். நான் முன்பே கூறியிருக்கிறேன். நாங்களும் சோஷியலிஸம் படித்திருக்கிறோம். இங்கிலாந்து, அமெரிக்கா போன்ற நாடுகளிலும் படித்திருக்கிறோம்.

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[13th March 1963]

கிறார்கள். பஸ்களை நாஷனலைஸ் செய்தால்தான் சோஷலிஸம் என்று இல்லை. பப்ளிக் செக்டார், ப்ரைவேட் செக்டார் இரண்டும் இருக்கின்றன. வரிகளாக எவ்வளவு வாங்க முடியுமோ அதை வாங்குகிறோம். மேலும் அரசாங்கம் எல்லாவற்றையும் தன் தலையில் போட்டுக் கொள்ளவேண்டிய அவசியமில்லை.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இந்த மன்றத்தில் நகரசபைகள், முனிசிபாலிட்டிகள் பஸ் சர்வீஸ் நடத்த வேண்டுமென்பதைப் பற்றியும், மீடியம் ரூட்ஸ், ஷார்ட் ரூட்ஸ் இவைகளை இப்போது ஏற்பட்டிருக்கிற பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்காக கொடுக்கலாம் என்ற யோசனையை எதிராகச் சார்பில் பல முறைகள் நாங்கள் சொன்னோம். இதைக் கொள்கை வழிசூடாது என்று சர்க்கார் நினைக்கிறதா? அல்லது அதில் என்ன இடைஞ்சல்கள் இருக்கின்றன. சோஷலிஸம் என்பதைப் பற்றி சொல்லாமல் அதைப்பற்றிச் சொன்னால் மிகவும் நலமாக இருக்கும்.

12-30
p.m.

***கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் :** இது சோஷலிஸம் இல்லை. இங்கே கனம் அங்கத்தினர்—வேறு ஒரு அங்கத்தினர்—சொன்ன சோஷலிஸத்தைப் பற்றி, நாங்களும் படித்திருக்கிறோம் என்று தான் சொன்னேன். நகர சபைகள், பஞ்சாயத்துக்கள் பஸ் சர்வீஸ் நடத்துவதைப் பொருத்த வரையில், இதெல்லாம் நன்றாக ஆராயப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களே கடன் வாங்கி வேலைகளை நடத்துகிறார்கள். அவர்கள் கடன் வாங்குவதும் அரசாங்கத்திடம்தான். அவர்கள் இந்த பஸ் சர்வீஸை ஏற்றுக் கொள்வது நல்லதல்ல. பொதுத் துறையில் இருக்க வேண்டும் என்று சொன்னால் அரசாங்கம் தான் நடத்த வேண்டும். பஞ்சாயத்துக்களுக்கு வேலைகளை நடத்துவதற்குப் பணம் வேண்டுமென்று சொன்னால் அரசாங்கம் மான்யம் கொடுக்கும், அது போலவே மெட்ராஸ் கார்ப்பொரேஷனுக்கும் அரசாங்கம் கொடுக்கும். இந்த பொறுப்பை அவர்களிடம் கொடுக்க வேண்டியதில்லை. இப்போது அரசாங்கம் எடுத்து நடத்துவதில் எவ்வளவு செய்ய முடியுமோ அவ்வளவு செய்து கொண்டிருக்கிறோம். நீண்ட தூர ரூட்டுகளை நாஷனலைஸ் செய்திருக்கிறோம்; இன்னும் செய்து கொண்டிருக்கிறோம்

திரு. ம. கமலநாதன் : பஞ்சாயத்து யூனியனுக்குப் பண வசதி இருந்து கடன் கேட்காத நிலையில் இருந்தால் அப்படிப்பட்ட பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்குக் கொடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அப்பேர்ப்பட்ட பஞ்சாயத்து யூனியனுக்குக் கூட கொடுக்க முடியாது. பண வசதி இருந்தால், வேறு திட்டங்களை நிறைவேற்ற வேண்டியிருக்கிறது. பஸ் என்பது “அட்ராக்க்டிவ்” ஆக இருக்கிறது என்று ஓட்ட ஆரம்பிக்கிறேன் என்றால் அதற்கு அனுமதி கொடுக்க முடியாது. அதுதான் அரசாங்கத்தின் கொள்கையும்.

ஆகையால், நீண்ட தூர ரூட்டுகளை படிப்படியாக நாஷனலைஸ் செய்து கொண்டு வருகிறோம் என்று தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் எத்தனையோ முறை தெரிவித்திருக்கிறார்கள்—

இதற்கு ஒரு உச்ச வரம்பு வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். நான் மறு படியும் சொல்லுகிறேன், ஒன்றை வைத்துக் கொண்டு ஒன்றைச் சொல்லுவதில் பயன் இல்லை. மக்களுக்குப் போதிய வசதிகள் இருக்க வேண்டும். எல்லோரும் பஸ்வரில் போகவேண்டும் என்று விரும்புகிறார்கள். இப்போது மக்கள் ஒரு ஃபர்லாங் கூட நடக்க விரும்புவதில்லை. மக்களுக்கு வசதியாக திறமையான ட்ரான்ஸ்போர்ட் சர்வீஸ் வேண்டும். எந்த முறையில் நடத்தினாலும்—அரசாங்கம் நடத்தினாலும், அல்லது மற்றவர்கள் நடத்தினாலும்—மக்களுக்கு வசதி ஏற்பட வேண்டும் என்பது தான் அரசாங்கத்தின் கருத்து. அந்த லட்சியத்தை மனதில் வைத்துக் கொண்டு தான் இதைக் கவனித்துக்கொண்டு வருகிறார்கள், கொள்கைகளை நிர்ணயித்து வருகிறார்கள், அவசியமானால் அதை மாற்றிக் கொண்டும் வருகிறார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

13th March 1963]

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

சில அங்கத்தினர்கள் பரைவேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் நியமிக்கப்படுகிற டிரைவர்கள் கண்டக்டர்கள் வேலைகளுக்கு ஹரிஜனங்களை வைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அப்படி ஒரு உத்திரவை அரசாங்கம் போட முடியாது. நான் ஏற்றுக் கொள்ளுகிறேன்— நானும் விரும்புகிறேன். ஹரிஜனங்கள் தகுதியுடையவர்களாக இருந்தால், அவர்களுக்கு முதல் சலுகை கொடுத்துக்கூட அவர்களை நியமித்துக் கொண்டால், ஹரிஜனங்கள் பஸ்ஸில் ஏறிச் சென்று வருவது அதிகப்படியாக ஆகும் என்று அவர்களுடைய சுய நலத்தைக் கருதிக்கூட அவர்கள் வைத்துக் கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

(கனம் சபாநாயகர் தலைமை)

அடுத்தபடியாக கனம் அங்கத்தினர் பொன்னம்மாள் அவர்கள் ஹரிஜனங்களுக்கு ஈடு கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். ஈடு கொடுப்பதற்கென்று ஓர் உத்தரவு போட முடியாது. ஈடு கொடுக்க வேண்டும் என்றால் அவர்களுக்குத் தகுதி இருக்க வேண்டும். அவர்கள் நல்ல முறையில் ஓட்ட வேண்டும். நாமும் ஒரு பஸ் ஓட்டலாம் என்று அவசரப்பட்டு பாதகம் அடையக் கூடாது. சிலர் அந்த மாதிரி இந்தத் துறையில் ஈடுபட்டு பாதகம் அடைகிறார்கள், கடன் அடைகிறார்கள். ஹரிஜனங்களுக்குச் சலுகை கொடுக்க வேண்டும் என்றால், சம்மந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் கோரிக்கைகளை கவனித்து அவர்கள் தங்களால் இயன்றதைச் செய்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

இதிலே, முக்கியமாக இந்த மான்ய விவாதத்திலே மேற்கொண்டு இந்த ஆண்டிலே புதிய முறையில் அப்படி ஒன்றும் பிரமாதக் குற்றங்கள் இல்லை. கொள்கை பற்றியோ அல்லது நடை முறைகளைப் பற்றியோ, நிர்வாகத்தைப்பற்றியோ ஒன்றும் இல்லை. நிர்வாகம் கூடிய வரையில் நல்ல முறையில் நடக்கிறது. நல்ல முறையில் நடக்கிறது என்று சொன்னால், குறைப்பாடுகள் இல்லை என்று சொல்ல மாட்டேன். இதை அரசாங்கம் உணர்ந்திருக்கிறது. இந்த அடிப்படையில் கவனத்தோடு நல்ல முறையில் மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுப்பதற்கு மேலும் மேலும் கவனம் செலுத்துவோம் என்று சொல்லி எனது வார்த்தையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is—

“ That the allotment of Rs. 13,35,600 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER: The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 13,35,600 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

IV.—DISCUSSION FOR SHORT DURATION re FALL IN PRICE OF PADDY.

MR. SPEAKER: We have already discussed this matter for a number of days in the past. So the hon. Member Sri Mookiah Thevar may now suggest some very salient and forcible points in a very short speech.